За рулем

12
1975



К XXV СЪЕЗДУ КПСС — МАШИНЫ «ИЖ» СВЕРХ ПЛАНА

Победный финиш пятилетки



XXV съезду КПСС — достойную встречу!

Слева вверху: учебный корпус салаватской автошколы ДОСААФ (Башкирская АССР). В Минской школе курсанты успешно обучаются на тренажерах чехословацкого производства АТ-70 (среднее фото). Три других снимка сделаны во Владимирской образцовой автошколе ДОСААФ. Внизу слева: видно строительство новых объектов. Получены новые учебные грузовые автомобили (вверху справа). Отличники учебы Олег Берсенев, Николай Уваров, Владимир Мошков, Александр Стригин (внизу справа).

Фото Г. Никитина и В. Ширшова

ШКОЛЫ, КЛУБЫ, ТРАССЫ

Б. ЯКОВЛЕВ,
начальник управления ЦК ДОСААФ СССР

Вероятно, каждый из нас, советских граждан, перевертывая листки календаря, вчитываясь в страницы декабрьских номеров газет, испытывает душевное волнение: наступили дни, когда миллионы тружеников, весь наш народ рапортует о завершении пятилетки — пятилетки, которая вобрала в себя все лучшее у своих предшественниц и с честью пронесла вперед эстафету трудовой доблести. То, что еще совсем, казалось бы, недавно было строками Директив XXIV съезда партии, общими трудовыми усилиями советского народа обрело живую плоть, обратилось в гигантские новостройки — заводы и домны, плотины электростанций, в миллионы автомобилей, миллиарды тонн перевезенных грузов. Выросло экономическое и оборонное могущество нашей страны, мы стали богаче, сильнее.

Большое удовлетворение испытываем и мы, работники, активисты, все члены многомиллионного патриотического Общества, оглядываясь на пять пройденных лет. За эти годы Общество выросло численно, окрепло организационно, возрос его авторитет среди трудящихся. И это понятно. ДОСААФ все активнее и настойчивее решает общенародные, общегосударственные задачи, объем которых год от года расширяется. Одна из главнейших — подготовка специалистов массовых технических профессий, в частности водительских кадров для Советских Вооруженных Сил и народного хозяйства страны.

Актуальность ее особенно возросла в девятой пятилетке, отмеченной высокими темпами роста автомобилестроения, оснащением войск новыми и новейшими образцами боевой и транспортной техники.

Полностью итоги пятилетки еще не подведены. Однако уже сейчас можно уверенно говорить о том, что наши учебные организации, развернув социалистическое соревнование, из года в год успешно выполняли плановые задания. Почти каждый второй водитель-профессионал, которого вы встретите сегодня за рулем автомобиля на наших дорогах, обучен в ДОСААФ. «Жигулями», «москвичами», «запорожцами», а также мотоциклами, находящимися в личном пользовании, управляют в основном выпускники курсов оборонного Общества. Это миллионы людей!

Завершающаяся пятилетка характерна улучшением качественных показателей. Это заметно и в подготовке будущих воинов-водителей. Совсем недавно, осенью этого года мы провожали на службу в Вооруженные Силы очередное пополнение, в том числе выпускников наших школ и клубов. Мы знаем: пройдет немного времени, и воспитанники ДОСААФ будут успешно управлять колесными и гусеничными машинами, станут классными специалистами, отличниками боевой подготовки, верными защитниками Родины. Они прошли хорошую школу.

Из большого круга вопросов, связанных с обучением водительских кадров, мне хотелось бы коснуться тех, состояние которых в огромной степени определяет и размах, и качество обучения водителей всех степеней и рангов — профессионалов, автолюбителей, мотоциклистов. Речь идет о материально-технической базе, капитальном строительстве.

Учебные организации нашего оборонного патриотического Общества стали капитально строиться сравнительно недавно. Ветераны ДОСААФ хорошо помнят, как и где ютились автомотоклубы (так назывались раньше автошколы), спорттехклубы, курсы — порой где придется: в ветхих зданиях, полуподвалах, а то и в подвалах. Учебная техника — автомобили, агрегаты, детали и другие учебные пособия добывались с трудом.

В первые послевоенные годы грешно было сетовать на стесненность и неустроенность: у государства, народа хватало других насущных забот. Но наступило время, когда ко всей деятельности оборонного Общества стали относиться с другими мерками, и это не замедлило сказаться на его материально-технической базе.

Скоро исполнится десять лет со дня выхода постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», принятого 7 мая 1966 года. Постановление определило задачи ДОСААФ на современном этапе. В результате претворения в жизнь требований этого постановления, благодаря усилиям наших комитетов, под руководством партийных органов уровень оборонно-массовой работы резко пошел вверх.

Прежде всего, организации ДОСААФ активизировали хозрасчетную деятельность. «Работать без дотаций» — стало девизом многих из них. Появились значительные накопления, которые заметно возросли с введением лотереи ДОСААФ. Накопленные средства мы старались планово обращать на улучшение материальной базы, в том числе и на капитальное строительство, программа которого неоднократно обсуждалась в ЦК ДОСААФ и в комитетах на местах.

Был взят курс на строительство Домов технической учебы, учебных зданий, на обеспечение учебных организаций новыми автомобилями, на внедрение в учебно-воспитательный процесс технических средств и многое другое, что должно было прежде всего поднять уровень подготовки водителей и других технических специалистов.

В восьмой пятилетке мы имели возможность направить на строительство 130 миллионов рублей — сумму, которая в прежние годы могла показаться чуть ли не фантастической. Застрельщиками сооружения учебных зданий, гаражей, автодромов, мастерских и других объектов стали организации ДОСААФ Украины, Армении, Грузии, Узбекистана, Белоруссии.

В конце восьмой пятилетки вошли в строй десятки новых учебных зданий. Они строились в основном в столицах республик и областных центрах как учебно-опорные базы. Одновременно возводились гаражи, пункты технического обслуживания, мастерские. Всего в восьмой пятилетке введено в строй около 650 различных зданий и сооружений. Это был шаг вперед.

Однако размах строительства в девятом пятилетии превзошел все предыдущие годы. Сумма капиталовложений почти в два раза превысит прежнюю и составит по предварительным подсчетам 278 миллионов рублей.

Только за четыре года этой пятилетки введено в строй 686 объектов, среди них 45 крупных учебный зданий — в основном в областных городах Российской Федерации, где в прошлые годы строилось меньше, чем, скажем, на Украине, в Армении, Грузии. Имеют собственное архитектурное лицо, хорошо спланированы недавно построен-



енные автошколы в Москве, Салавате, Куйбышеве, Хабаровске, Владимире и других городах.

В республиканских центрах страны теперь совсем не осталось, а в областных —насчитываются единицы учебных организаций Общества, которые размещались бы в старых помещениях. А что представляют собой новые? Это трех-четырехэтажные здания — светлые, просторные, созданные по типовым проектам с учетом местной специфики.

За областными центрами подтягиваются районные. 160 одно-двухэтажных зданий — таково число новостроек, введенных в эксплуатацию за четыре года пятилетки в городах и селах районного значения. Там размещаются преимущественно спортивно-технические клубы, готовящие водителей на хозрасчетных началах.

Мы взяли принципиально новый курс в капитальном строительстве и на создание учебно-спортивных комплексов. Они могут быть по масштабам неодинаковы: в республиканском центре — один, в районном — другой (возможности-то разные), но все компоненты комплекса должны присутствовать в том и другом обязательно.

Что представляет собой учебно-спортивный комплекс? Об одном из них — бердичевском (УССР) журнал подробно рассказывал (см. «За рулем», 1973, № 11, стр. 8 и вкладку). Интересны комплексы, например, в Шяуляе и Таганроге. Правда, ни тот ни другой еще полностью не завершены. Схема их такова: учебно-производственный корпус с тренажерными классами, общежитие для курсантов, автодром, теплые гаражи, мастерские, пункт технического обслуживания, спортивные городки, где ребята могут готовиться к сдаче нормативов комплекса ГТО. Как образец завершенного комплекса назову хмельницкий. Там все сделано добротно, просторно, со вкусом. Особенно хотелось бы отметить жилое четырехэтажное здание, где размещается курсантское общежитие. Комнаты на 3—5 человек чистые, уютные. Будущим воинам созданы все условия для самоподготовки, политико-воспитательной работы и отдыха.

Кстати, ЦК ДОСААФ СССР ставит задачу: в новом пятилетии обеспечить общежитиями если не все, то многие из наших автошкол. Это очень важное дело. Разобщенность курсантов, живущих по частным квартирам, неустроенный порой быт отрицательно сказываются на успеваемости, затрудняют военно-патриотическое воспитание будущих солдат.

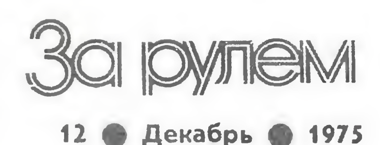
Каждой автошколе — автодром! Такова еще одна перспективная цель, намеченная нами на ближайшее время. Сейчас более 80 процентов наших учебных организаций уже учит на автодромах своих питомцев. И мы знаем: именно там выше уровень подготовки, водительского мастерства. К сожалению, кое-где этим пренебрегают. В частности, не имеют автодромов ряд автошкол ДОСААФ в Азербайджане, Краснодарском крае, Мурманской области, Латвийской ССР.

В десятом пятилетии перед нами стоят еще более масштабные задачи. Объем капиталовложений в строительство будет увеличен. Положение с капитальным строительством, как отмечалось на XXIV съезде партии и на последующих Пленумах ЦК КПСС, продолжает оставаться одной из самых острых проблем нашего народного хозяйства. Сроки ввода в строй новых объектов нередко растягиваются, качество работ порой невысокое. Все это добавляет забот и хлопот комитетам, руководителям учебных организаций ДОСААФ. Но какие бы трудности ни встречались, надо их преодолевать, продолжая наращивать материально-техническую базу, строить учебные здания, общежития для курсантов, гаражи, мастерские, пункты технического обслуживания. Без этого невозможно поднять качественные показатели в подготовке водителей на уровень требований, предъявляемых на нынешнем этапе автомобилизации.

В традиции оборонного Общества широко развивать военно-прикладные виды спорта. Важное, достойное место среди них занимает автомотоспорт, пользующийся огромной популярностью в стране. И естественно, чем прочнее спортивная база, тем больше возможностей для вовлечения новых и новых сил в орбиту состязаний, повышения мастерства спортсменов. Хотя, как уже сказано, основные капиталовложения были направлены на укрепление учебной базы, в девятой пятилетке мы израсходовали значительные суммы на различные спортивные сооружения — стадионы, треки, мотодромы, трассы, стрелковые тиры. За две последние пятилетки введено в эксплуатацию 10 мототреков. Недавно вступила в строй первая очередь огромного спортивного комплекса, сооружаемого ЦК ДОСААФ Украины, — трасса для кольцевых гонок на окраине Киева. Длина одного ее круга составляет 4460 метров, а обустройство и покрытие соответствует международным требованиям безопасности. Как уже сообщалось в журнале, здесь имеются широкая стартовая зона, удобные боксы для тренеров и механиков, два судейских павильона, большая гостиница. В дальнейшем комплекс будет расширяться и оборудоваться новыми сооружениями, в частности намечено построить гаревый мототрек с мотобольным полем и картинговую трассу. Подходит к завершению сооружение шоссейно-кольцевой трассы в Тбилиси. В новом пятилетии намечено начать строительство большого спортивного комплекса в Зеленограде — районе нашей столицы. Впервые в стране в составе этого комплекса проектируется дорожка с искусственным льдом для проведения мотоциклетных соревнований. Идет полным ходом проектирование современной шоссейно-кольцевой трассы в Минске.

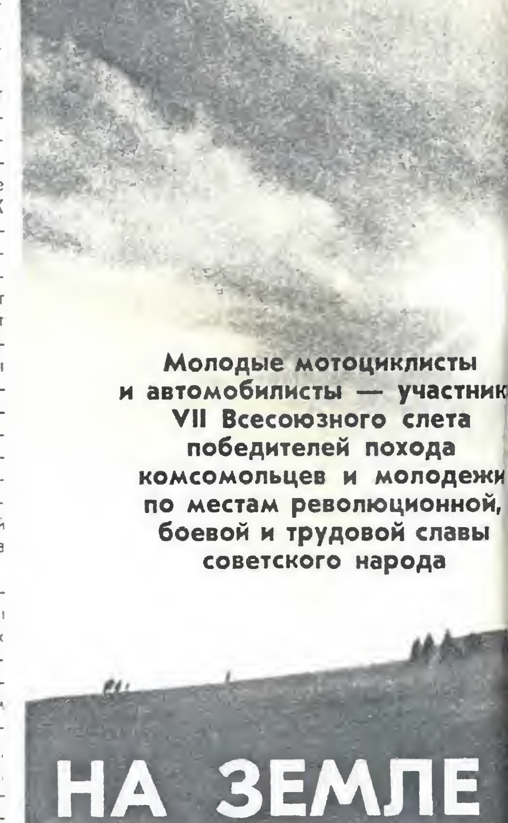
Капитальное строительство учебных и спортивных объектов, которое в еще больших масштабах будет развивать ДОСААФ в новом пятилетии, является одним из важных средств привлечения трудящихся к активной оборонно-массовой работе, всесторонней подготовки молодежи к воинской службе, к защите социалистической Отчизны. Инициатива, широкое развитие соревнования, дальнейшее укрепление связей с советскими, хозяйственными органами поможет нам успешно решить строительные задачи в новой пятилетке.


За нашу Советскую Родину!


За рулем

12 ● Декабрь ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



Молодые мотоциклисты и автомобилисты — участник VII Всесоюзного слета победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа

НА ЗЕМЛЕ

Это был незабываемый, волнующий, праздник юности, патриотический форум советской молодежи. На слет, посвященный 30-летию Победы над фашистской Германией, в Волгоград собралось 1200 победителей походов.

Пять дней горел огонь слета на священной волгоградской земле. Пять дней юноши и девушки со всех концов страны демонстрировали свою готовность быть в первых рядах строителей коммунистического общества, всемерно укреплять обороноспособность любимой Родины. Демонстрировали свое единение с представителями старшего поколения, приехавшими на слет, — ветеранами минувших сражений, зачинателями стахановского движения. Воздавая должное мужеству, ратным подвигам защитников города на Волге, участники походов совершили марш «Дорогой славы героев Сталинграда», стояли в почетном карауле у Вечного огня, возложили Гирлянду Славы к монументу «Матери-Родине» на Мамаевом кургане. В торжественный день трудовой вахты они выдали восемь «плавок дружбы» на заводе «Красный Октябрь», работали на сооружении Волжского трубного завода, на строительстве основного здания музея Сталинградской битвы и многих других объектах.

А потом победители походов участвовали в военно-спортивной игре «Победа», подготовленной под руководством председателя Центрального штаба Всесоюзного похода Маршала Советского Союза И. Х. Баграмяна и прославленных полководцев-сталинградцев Маршала Советского Союза В. И. Чуйкова, генерал-полковника А. И. Родимцева, генерал-полковника И. М. Чистякова.



ВОЛГОГРАДСКОЙ

В большом спортивном празднике на Центральном стадионе, в многочисленных состязаниях проявилась одна из важных особенностей нынешнего Слета — его военно-спортивная направленность. Вслед за показательными выступлениями физкультурников состоялись спортивные встречи, и среди них — многие по военно-техническим видам спорта, культивируемым нашим оборонным Обществом. Свое мастерство показали летчики, парашютисты, автомотоспортсмены ДОСААФ.

В программе Слета были и мотоциклетные соревнования по фигурному вождению, где разыгрывались призы журнала «За рулем». С интересом наблюдали многочисленные зрители за тем, как спортсмены поочередно покоряли одну фигуру за другой, состязались в мастерстве, точности, быстроте. Комплекс, состоящий из десяти упражнений, лучше всех выполнили кандидат в мастера спорта москвич Валерий Мешалкин, второразрядник техник из Полтавы Владимир Липко и учащийся из Саратова Игорь Кожинский. Но не меньших похвал заслужил пятидесятилетний А. Новиков, наставник молодежи, возглавляющий ижевский юношеский автомотоклуб. Члены этого клуба каждый год отправляются в путешествия по местам былых сражений.

На набережной Волги проходили соревнования по военному троеборью, включающему и мотоциклетную гонку. Здесь победу одержали мастер спорта В. Галстян (Армянская ССР), Б. Елисеев (центральная зона) и С. Быков, представлявший объединенную команду делегации профтехобразования, которой был вручен командный приз журнала «За рулем».

Венчала спортивную часть программы Слета комбинированная военно-спортивная эстафета. На девяти ее этапах стартовало более 700 человек. Шестой этап был мотоциклетным — доставка срочного донесения.

В том, что мотоциклы и мотоциклисты заняли достойное место в программе Слета, нет ничего удивительного. Все чаще и чаще в походы по местам боевой и трудовой славы отправляются группы мото- и автолюбителей — членов первичных организаций ДОСААФ, клубов и секций автомототуристов. В этом убеждала и развернутая в Волгограде выставка рапортов. Их вручали делегации от имени республик, краев, областей и отдельных организаций Центральному штабу Всесоюзного похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Фотоальбомы, схемы, текстовые материалы говорили о богатейшем опыте, накопленном в последние два года, за время седьмого этапа похода. В сокровищницу этого опыта внесли заметный вклад коллективы, которые взяли в поход и в поиск помощником мотоцикл и автомобиль.

Победителем конкурсов по разделу учебных организаций и клубов оборонного Общества штаб похода назвал минский автомобильный завод и зеленодольскую автомобильную школу ДОСААФ Татарской АССР. Отмечен комитет ВЛКСМ минского тракторного завода, возглавивший пять походов по местам боев белорусских партизан и 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса.

Рапорты поведали о замечательных делах автомобилистов и мотоциклистов. Мотогруппа туристского клуба «Гренада» совершила три пробега, последний из них, начатый в столице Белоруссии, прошел по маршруту Смоленск—Брянск—Орел—Курск—Харьков и включал встречи с участниками боев, проживающими в этих городах. В Эстонии комсомольцы-досаафовцы рыбопромышленного объединения «Океан» совершили автомобильный поход по фронтовым дорогам 254-го гвардейского полка имени Героя Советского Союза Александра Матросова. Краснодон, населенные пункты в районе сражений на Орловско-Курской дуге посетила молодежь харьковского канатного завода, следуя на автомобилях. Автомобильные путешествия по местам боев в годы Великой Отечественной войны не раз предпринимали молодые сотрудники научно-исследовательского института города Димитровграда Ульяновской области. Автомотопробеги — одно из главных дел клуба «Патриот» из Каменск-Уральского, который ведет сбор материалов о ратных подвигах воинов Уральского танкового корпуса.

О каждом из таких походов можно написать статью, брошюру. Вот один пример. Комсомольцы-активисты оборонной работы одного из ведущих предприятий Волгограда завода «Баррикады» отметили VII Слет 250-километровым мотопробегом по памятным местам Сталинградской битвы. В поход отправились 18 передовиков производства, ударников коммунистического труда, борющихся за право подписать рапорт XXV съезду КПСС. В их числе удостоенные чести быть сфотографированными у Знамени Победы Александр Дорофеев, комсорг цеха, электромонтер Иван Соломатин, слесари Владимир Мулялин, Игорь Котляревский и их товарищи.

Из Волгограда вереница мотоциклов ИЖ, ЯВА, «Восход» с вымпелами отправилась в Малый Рогачик — поселок, возле которого в январе 1943 года, повторив подвиг Александра Матросова, погиб 19-летний комсомолец завода «Баррикады» Н. Сердюков. У памятника Герою Советского Союза Николаю Сердюкову состоялся митинг местных жителей и участников пробега. Далее они проследовали к селу Карповка, хутору Песковатка — местам ожесточенных схваток защитников Сталинграда с фашистскими захватчиками, а оттуда к хутору Вертячий к обелиску с пушкой — памятнику героям-артиллеристам. Завершился поход на Лысой горе — высоте, сыгравшей важную роль в оборонительных и наступательных операциях под Сталинградом. Возвратившись в родной город, мотоциклисты встретились с представителями дальневосточной зоны на Слете, поделились живыми впечатлениями о всем виденном во время пробега...

На многотысячной манифестации в последний день слета участники приняли Обращение к советской молодежи, в котором торжественно обещали родной Коммунистической партии, советскому народу своими делами, каждым прожитым днем быть достойными славы отцов.

С окончанием волгоградского слета начался новый, восьмой этап Всесоюзного похода. Он посвящен знаменательным событиям — XXV съезду КПСС и 60-летию Великого Октября.

Я. ШВАРЦМАН,
спецкор «За рулем»

Фото С. Ветрова

г. Волгоград

Пятилетке — победный финиш, XXV съезду — достойную встречу!



ИЖ-авто, ИЖ-мото — год 1975-й

Кажется, совсем недавно — в апреле 1971 года XXIV съезд КПСС принял развернутую программу экономического и культурного строительства, программу повышения благосостояния народа. И вот уже не месяцы, а недели и дни отделяют нас от финиша девятой пятилетки.

Скоро будут подведены итоги выполнения Государственного плана развития народного хозяйства на 1971—1975 годы, но уже сейчас, даже без заключительной сводки ЦСУ СССР мы знаем, как последовательно и энергично выполняются исторические предначертания Коммунистической партии, как высока политическая и трудовая активность советских людей, соревнующихся за досрочное осуществление плановых заданий, за достойную встречу XXV съезда КПСС.

пятилетке бурного развития автомобилизации.

Приведенная здесь таблица дает наглядное представление о том, как за эти годы увеличивался выпуск автомобильной продукции и как изменялся ее ассортимент.

Более чем в два раза выросло на заводе производство автомобилей. Ныне с его конвейеров ежедневно сходит 600 седанов, фургонов, пикапов. Наряду с базовым «Москвичом—412», появились его модификации, созданные в Ижевске, носящие марку «ИЖ». Возможно, для большинства читателей показатели этого роста воспринимаются как сами собой разумеющиеся — повсюду, на всех предприятиях страны за годы пятилетки многое изменилось. Но здесь за этими колонками цифр стоят совершенно конкретные вещи: напряженный труд многотысячного коллектива, который одновременно строил завод, осваивал проектные мощности, добивался повышения технического уровня продукции.

Год	Всего выпущено автомобилей	Рост объема к предыдущему году, %	«Москвич—412»	«Москвич—434»-фургон	ИЖ—2715-фургон	ИЖ—2125-комби	ИЖ—27151-пикап
1971	71154	81.3	56150	15004	—	—	—
1972	105200	48,5	86600	17721	829	—	—
1973	122100	16,2	86530	1729	33271	570	—
1974	153200	25,6	101698	—	45800	1502	4200
1975	165000	8,3	105000	—	45000	10000	5000

В годы пятилетки достигнуты устойчиво высокие темпы развития отраслей, обеспечивающих технический прогресс народного хозяйства и удовлетворение материальных и культурных потребностей трудящихся. Особенно быстрыми темпами рос потенциал автомобильной индустрии. Достаточно сказать, что сегодня в масштабах страны за одну минуту выпускается три автомобиля. Расширилось и производство мотоциклов.

Ко всему этому самое прямое отношение имеют ижевские машиностроители. Их продукция — автомобили и мотоциклы марки «ИЖ» хорошо известны у нас в стране. Год от года растет продажа населению ижевских легковых автомобилей и мотоциклов, увеличивается число ижевских фургонов на предприятиях сферы обслуживания и торговли. Если мотоциклетное производство в столице Удмуртии — кстати крупнейшее в стране — имеет многолетнюю историю, то автомобильное с полным правом можно назвать детищем девятой пятилетки.

Большой современный ижевский автомобильный завод, занимающий территорию свыше 120 гектаров и равный по производительности московскому имени Ленинского комсомола, встал на ноги, набрал силы в нынешней пятилетке —

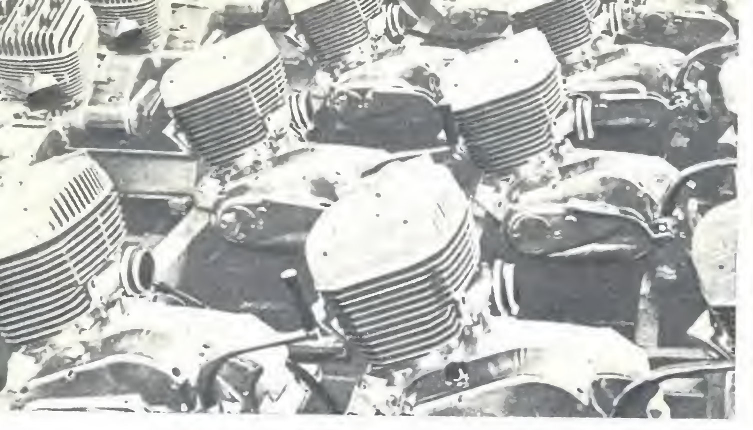
Говорят, что цифры, в отличие от слов, не имеют эмоциональной окраски, но, как бы ни были они сухи, без них просто невозможно представить себе масштабы того, что сделано. Сегодня ижевский автомобильный — это современное предприятие с производственной площадью в 539,8 тысячи квадратных метров. Длина одних только конвейерных линий составляет 33,5 километра. Здесь широко применяется автоматизация: автоматизированные линии вырубки заготовок, автоматизированные линии изготовления ободьев колес и бамперов, сварочные автоматизированные линии. Из более чем 1900 операций мелкой штамповки автоматизировано почти пятьсот. Гордость завода — кузнечно-прессовый цех, где действует 40 крупных прессовых линий, в том числе три автоматизированных.

Кузов автомобиля «Москвич» имеет 7500 сварочных точек, и 3500 из них (без малого половина) выполняются на многоточечных сварочных машинах — их на производстве 68. Наверно, нет нужды и дальше называть цифры, характеризующие техническую вооруженность завода, разве кроме двух: из 13 000 деталей, составляющих в совокупности выпускаемый автомобиль, на заводе делается только 4000. В этом кажущемся несоответствии отражается та линия технического прогресса в автомобилестроении, которая закреплена в технологической схеме завода. Суть ее — в специализации и широкой кооперации. На завод поступает традиционная для всех автомобильных предприятий продукция «смежников» — покрышки, техническое стекло, электрооборудование, резино-технические изделия. И, наряду с ними, идут на сборочные конвейеры из Уфы, Воткинска, Перми и других городов готовые агрегаты — двигатели, коробки передач, передние подвески, радиаторы. Правда, при такой схеме крайне важно, чтобы все получаемые по кооперации изделия поступали точно в обусловленные сроки и чтобы качество их отвечало высоким требованиям. А это, к сожалению, бывает не всегда.

Вообще борьба за качество — одна из главнейших проблем дальнейшего совершенствования производства ижевских автомобилей. Уже немало сделано в этом отношении. Сейчас 92 процента продукции сдается с первого предъявления. Каждый двадцатый рабочий заслужил личное клеймо. Завершается подготовка автомобилей «ИЖ—2715-фургон» к государственной аттестации на Знак качества. Все это — результат многочисленных мероприятий, осуществляемых по плану новой техники, результат широкого движения рационализаторов (в нем участвует свыше 1500 человек), результат ежегодных конференций по качеству, на которые приглашаются представители смежных предприятий. И конечно же, это — результат широко развернувшегося на заводе индивидуального соревнования за коммунистическое отношение к труду — в нем участвует 87 процентов работающих.

Финиш пятилетки — время подведения итогов. Сейчас можно сказать о том, что авторитет автомобильной марки «ИЖ» заметно вырос.

Завод начал свою деятельность с выпуска «Москвича—412» по документации АЗЛК и одновременно стал работать над собственными конструкциями. Первой из них явился фургон ИЖ—2715 с бо́льшим по объему и высоте грузовым помещением, чем у ранее выпускавшихся. Недавно освоена еще одна модификация автомобилей этого типа — пикап ИЖ—27151. Другой разработкой стала модель ИЖ—2125 с комбинированным кузовом, позволяющим значительно расширить область применения автомобиля





(«ИЖ-комби»). В нем объединены достоинства обычного седана и универсала. Свидетельством авторитета марки «ИЖ» стала не только постоянная модернизация выпускаемых машин, не только создание новых моделей на базе «четыреста двенадцатой», но и успехи, достигнутые автомобилями и гонщиками завода на всесоюзных и международных соревнованиях. В коллекции призов и наград, завоеванных на автомобилях «ИЖ-ралли», кубки за победы в командных первенствах страны, в «Рейде польском», за призовые места в ралли «Вартбург», «Золотые пески». Среди испытателей есть чемпионы и призеры первенств страны по авторалли.

К положительным итогам пятилетки завода следует отнести и создание в первом приближении сети фирменных гарантийных мастерских, постройку специализированной станции техобслуживания в Ижевске.

За минувшие годы вырос не только завод и его службы, выросли его люди. 12 тысяч человек учится сегодня в вечерних вузах и техникумах, в школах рабочей молодежи, в школах коммунистического труда.

Здесь хорошо понимают, что, несмотря на обилие новой техники и современных механизмов, решающее слово остается всегда за людьми. Их квалификация, сознательность, трудовые навыки играют решающую роль в производстве.

Творчески, с большим подъемом трудится коллектив завода на финише пятилетки. Об этом лучше всего говорит размах социалистического соревнования. Оно охватило 50 цехов и отделов, 148 участков, 163 бригады и 97 смен. Уже к середине года 3500 рабочих завоевали звание ударников коммунистического труда, два цеха, 4 участка, 29 бригад и 2 бюро стали коллективами коммунистического труда. За достигнутые успехи 1700 человек в 1973 и 1150 человек в 1974 году были награждены знаком «Победитель социалистического соревнования», 120 человек удостоены орденов и медалей. Немало перемен произошло и на мотоциклетном производстве — ведущем в нашей мотоциклетной промышленности. Правда, здесь рост выпуска шел не столь бурными темпами, но качественные изменения в производстве, в конструкции машин за пятилетие весьма значительны.

Здесь, прежде всего, надо назвать ввод в строй нового цеха мотоциклетных двигателей, разработку и освоение производства принципиально новой модели «ИЖ—Планета-спорт», сделанной на уровне современных стандартов по мощностным, эстетическим и другим показателям. Выпускаемые ныне массовые модели мотоциклов «ИЖ-Планета-3», «ИЖ-Юпитер-3», как и их предшественники, пользуются заслуженной популярностью у мотолюбителей. Их высокие надежность и долговечность сочетаются с достаточно высокими мощностными и скоростными параметрами, удовлетворяющими в первую очередь жителей сельской местности.

Стремясь успешно закончить девятую пятилетку, ижевские машиностроители за четыре истекших года уже дали Родине сверх утвержденных планов 6664 автомобиля и 7804 мотоцикла. В предсъездовских обязательствах коллектива автозавода также назван сверхплановый выпуск продукции — 500 автомобилей.

Трудовая вахта в честь съезда партии — в разгаре. Коллективы заводов полны решимости успешно завершить текущий, 1975 год и тем самым достойно встретить XXV съезд партии, десятую пятилетку, которая наметит новые рубежи в автомобилестроении и мотоциклостроении.

М. ГРИГОРЬЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Ижевск

Ижевск давно был известен как город мотоциклостроителей. Теперь он стал и городом автомобилестроителей.

Фейерверком искр отмечает сварочный автомат каждую подсобранную крышу ижевского «Москвича».

Готовые мотоциклетные двигатели — тысячи и тысячи лошадиных сил.

Один за одним выстроились на конвейере кузова седанов, пикапов, комби, фургонов.

Автомобили ижевской марки в ожидании отгрузки.

Фото В. Ширшова

Контроль и ответственность

В. Д. СЫСОЕВ

Недавно Центральный комитет ДОСААФ СССР лишил чирчикскую автошколу звания образцовой. Столь строгое решение было принято после того, как в Узбекистане побывала московская комиссия, которая без особых усилий установила, что школа незаслуженно пользуется славой, ее лавры уже давно поблекли. Произошло это по ряду причин. И одна из них состоит в том, что ташкентский обком ДОСААФ и Центральный комитет Общества республики, под боком у которых находится эта учебная организация, не смогли вовремя разглядеть, что дела там год от года идут хуже. Представители комитетов Общества, бывая в Чирчике, не заметили снижения уровня учебно-воспитательной работы и серьезных отступлений от требований, предъявляемых к образцовым учебным организациям. Произошло это из-за недооценки такого важного фактора, каким является в деятельности каждой организации контроль, проверка исполнения.

В наши дни, когда повышению производительности труда, улучшению его качественных показателей придается первостепенное значение, недостатки, утеря чувства ответственности особенно нетерпимы. И конечно, в этих условиях действенному контролю за претворением в жизнь принятых решений, за безусловным выполнением плановых заданий, социалистических обязательств принадлежит особая роль. Систематический контроль, как не раз указывал ЦК КПСС, является важнейшей составной частью всей организаторской работы.

Надо сказать, что многие комитеты ДОСААФ, выполняя указания ЦК партии и решения VII съезда Общества, несколько усилили контроль за исполнением постановлений директивных органов и собственных решений. Планомерные выезды в низовые коллективы, глубокое ознакомление с их жизнью, практическая помощь стали нормой в работе многих штатных сотрудников и активистов комитетов ДОСААФ.

Это в первую очередь относится к аппарату и активу ЦК ДОСААФ Белорусской ССР, волгоградского, куйбышевского, полтавского обкомов Общества, где создана обстановка требовательности, а контроль за ходом исполнения директив вышестоящих органов и собственных решений стал непреложным стилем работы. В этих комитетах не поддаются текучке, во главу угла ставят живое дело и, как правило, серьезно подходят к разработке планов контроля за ходом исполнения того или иного документа, того или иного направления своей деятельности. Планы эти обычно согласовывают (что очень важно!) с соответствующими комитетами комсомола, органами народного образования, военкоматами, спорткомитетами, другими организациями, с которыми коллективы ДОСААФ сотрудничают в повседневной жизни. Учитываются при этом и намерения ревизионных комиссий Общества, контрольно-ревизионных управлений Министерства финансов, комитетов народного контроля.

В перспективных и текущих планах определяется, какие постановления и директивы вышестоящих организаций или собственные решения подлежат контролю, указаны место и сроки проверки. Осуществляют ее, как правило, компетентные комиссии. Нередко в их состав входят работники автотранспортных предприятий, сельхозтехники, спортобществ и другие специалисты, в зависимости от характера объекта и цели проверки. Иногда поручают проверки и отдельным штатным работникам или активистам Общества — людям знающим, авторитетным.

В последнее время многие комитеты ДОСААФ стали чаще рассматривать вопросы контроля и проверки исполнения на своих президиумах и пленумах, служебных совещаниях и партийных собраниях, где вскрывают недостатки, намечают конкретные меры их устранения. Глубже изучается практика райкомов, учебных, первичных организаций Общества по проверке исполнения, а передовой опыт в этом деле распространяется среди коллективов.

Опыт, накопленный ЦК ДОСААФ Белоруссии, куйбышевским, волгоградским и другими комитетами Общества, ценен тем, что там контроль и проверка зиждятся на партийной принципиальности. Люди, которым поручается это ответственное дело, — не сторонние наблюдатели, какими оказались некоторые товарищи из Ташкента, а умеющие глубоко вникнуть в суть вопроса, смело вскрыть недостатки и добиться их устранения, помочь поднять уровень оборонно-массовой, учебной, спортивной работы.

Отрадно, что подобных примеров становится все больше. В комитетах, учебных и спортивных организациях складывается система повседневного, действенного контроля. Однако нужно признать, что общий уровень состояния проверки исполнения во многих организациях ДОСААФ еще не соответствует требованиям времени.

В ряде мест проверки бывают неглубокими и потому малодейственными. Некоторые комитеты и их комиссии ограничиваются лишь констатацией вскрытых недочетов и упущений, увлекаются количественной стороной дела, забывая, что эффективность контроля определяется не числом проверок и составленных актов, а реальными результатами, улучшением дела.

Так, краснодарский крайком ДОСААФ, казалось бы, нельзя упрекнуть в недооценке контроля. Если судить по бумагам, то его смело можно было бы зачислить в число передовых. Здесь имеется график проверок, который исправно выполняется. Комиссии грамотно отражают в своих актах слабые стороны проверяемых. Но все это, к сожалению, в значительной мере проходит на холостом ходу, мало способствует повышению качества работы.

Примеров тому немало. Скажем, заместитель председателя крайкома ДОСААФ Л. И. Устимов не раз возглавлял комиссии, которые занимались проверкой деятельности автошкол. Всевозможных докладных, актов и других бумаг написаны горы, а воз, как говорят, и ныне там...

Уже какой год идет речь о том, что самым слабым звеном в подготовке водителей является выработка у них практических навыков по вождению и обслуживанию автомобиля. Определены на этот счет четкие требования, разработаны рекомендации, известные каждой учебной организации. И все же во многих автошколах края, как установили работники Управления военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР, практическому обучению курсантов не уделяется должного внимания. А в ряде школ для этого, собственно, нет и необходимых условий — автодромов, оборудованных классов для лабораторно-практических занятий. И не случайно трем школам — лабинской, кореновской и приморско-ахтарской были выставлены неудовлетворительные оценки.

Факты поверхностного, малоэффективного контроля имеют место также в алтайской, карельской, читинской, костромской, азербайджанской и других организациях ДОСААФ. И в этом видится одна из основных причин прочной живучести в ряде автошкол таких недостатков, как нарушение дисциплины, приписки, самовольное сокращение программы, несоблюдение последовательности обучения и другие отступления от методических указаний. Недостаточно решительно пресекается антигосударственная практика, когда учебные автомобили используются для личных разъездов, перевозки «левых» грузов, сдаются в аренду сторонним организациям. Не изжиты случаи поборов с курсантов. В некоторых местах настолько вольготны условия для ловкачей, что они спокойно разъезжают с отключенными спидометрами, списывают горючее на отработку первых упражнений, хотя всем хорошо известно, что в соответствии с программой на этих занятиях не требуется даже пускать двигатель.

Бесконтрольность, слепая доверчивость открывают широкое поле деятельности для бесчестных людей, дают простор злоупотреблениям, разбазариванию общественной собственности.

В последние годы в ДОСААФ развернулась активная работа по внедрению в

школы и спортивно-технические клубы новых средств обучения, по оборудованию классов электрифицированными, действующими стендами, макетами, агрегатами. Дело крайне нужное, полезное. Однако и здесь отсутствие надлежащего контроля привело кое-где к нежелательным негативным последствиям. Во-первых, допускается самотек, отсебятина, примитивизм. В некоторых школах можно встретить такое громоздкое и малоэффективное оборудование классов, которое уже не помогает, а затрудняет изучение темы. Во-вторых, редко анализируется влияние всевозможных новшеств на уровень знаний и практических навыков курсантов. И наконец, в-третьих, под видом «новаторов» и «рационализаторов» в учебных организациях иногда подвизаются дилетанты и просто «шабашники», нередко урывающие кругленькие суммы.

Слабый, бессистемный контроль наносит серьезный ущерб развитию военно-технических видов спорта — важному направлению в деятельности ДОСААФ. Здесь пристального внимания требует учебно-тренировочный процесс. А он во многих коллективах явно недооценивается и не контролируется. Общефизическая и волевая подготовка мото- и автогонщиков порой не отвечает современным требованиям. Неблагополучно обстоит дело с выполнением спортсменами индивидуальных заданий. Даже отдельные члены сборных команд до сих пор не выполнили нормы комплекса ГТО. Кое-где на передний план еще выдвигается голое рекордсменство, борьба за первое место любой ценой, не применяется инъекций против «звездной» болезни. А в результате наши автомобилисты и мотоциклисты в ответственных соревнованиях нередко выступают ниже своих возможностей. В первую очередь это относится к мотокроссменам, которые в нынешнем году заметно сдали позиции в личных и командных чемпионатах мира.

Какие же пути следует использовать для повышения действенности контроля? Исчерпывающий ответ на это дают решения декабрьских (1973 и 1974 гг.) Пленумов ЦК КПСС, указания Генерального секретаря ЦК товарища Л. И. Брежнева об усилении контроля и проверки исполнения.

Прежде всего, учит партия, нужно строго соблюдать ленинские принципы организации массового, постоянно действующего, эффективного и гласного контроля, чтобы эти принципы проводились в жизнь повсеместно и неукоснительно. Только в этом случае можно рассчитывать, что контроль будет верным оружием против бюрократизма и злоупотреблений служебным положением, против воровства и порчи народного добра.

Контроль, указывал В. И. Ленин, не чрезвычайная мера, а постоянно действующий принцип нашей работы. Его нужно осуществлять постоянно и глубоко. Сила нашего контроля заключается в том, что он опирается на широкие слои трудящихся, что он осуществляется не только сверху, а и снизу. Это обстоятельство требует от комитетов еще выше поднять роль ревизионных комиссий, групп и постов народного контроля, досаафовской общественности, призванных осуществлять контроль за соблюдением в организациях Общества установленного порядка, за точным исполнением решений и приказов. В ходе проверок следует взять за правило шире общаться с рядовыми работниками, с преподавателями, инструкторами, курсантами, спортсменами.

Важным рычагом повышения действенности контроля, как известно, является его гласность. О результатах проверок следует информировать активистов, членов ДОСААФ, используя для этого собрания и совещания, печать и местное радио. Опыт показывает, что гласность контроля помогает укреплять дисциплину, прививает штатным работникам и активистам чувство высокой ответственности за дела Общества.

Действенность контроля может быть обеспечена лишь в том случае, если налицо имеется органическое единство проверки, предупреждения и исправления недостатков. Контроль призван не только вскрывать упущения, но и находить положительное, новое, чтобы ими вооружить других. Цель проверки, говорил В. И. Ленин, не столько «ловить» и «изобличать», сколько уметь направить дело, обеспечить фактическое исполнение принятых решений. Иначе говоря, проверяющие должны объективно и всесторонне оценивать состояние дел: «уметь за тучей солнце видеть и пятнышки на солнце разглядеть». Не приукрашивать и не умалять успехи, без тенденциозности и пренебрежения смотреть на недостатки. К сожалению, в жизни еще приходится встречаться с фактами, когда при проверках проявляется однобокость, крайности в оценках. Одни за недостатками не видят ничего светлого, перечеркивают честный и напряженный труд целого коллектива. Другие из-за красочно, монументально оформленного фанерного стенда не замечают отсутствия автодрома или класса для лабораторных работ, низкого уровня проводимых занятий или плохо организованных тренировок. Кое на кого магически действуют слова «образцовый», «передовой», «победитель соревнования», «чемпион». Они, видимо, считают, что эти звания на все годы гарантируют их обладателей от упущений и срывов, и потому ослабляют, а то и вовсе перестают контролировать деятельность таких организаций и людей. Ну а что из этого получается, можно судить по чирчикской школе.

Немало таких примеров и в спортивной жизни Общества.

Некоторые работники ЦК ДОСААФ СССР и Центрального комитета ДОСААФ Литовской ССР по привычке продолжают числить в ряду лучших автогонщиков страны Л. Потапчика, хотя фактически он давно таковым не является. Покачнувшиеся моральные и утраченные спортивные качества не позволяют ему сейчас быть в числе лидеров нашего спорта.

Жизнь убеждает, что как очернительство, так и захваливание причиняют большой ущерб интересам дела, приносят серьезный вред воспитанию людей.

В интересах усиления контроля нужно, чтобы руководители, члены президиумов комитетов лично сами больше принимали участие в проверках за осуществлением заданий руководящих органов и исполнением собственных документов, глубже изучали фактическое положение дел на местах, сосредоточивали усилия на организации исполнения плановых заданий, по-деловому, без волокиты решали назревшие вопросы.

Комитеты ДОСААФ также должны повысить требовательность к руководителям учебных организаций, спортивно-технических клубов, детско-юношеских школ за безусловное выполнение учебных программ, методических указаний, установленных порядков и правил учебно-спортивной работы.

Повышать действенность контроля — значит сосредоточивать свои усилия на проверке наиболее важных вопросов. Одним из таких вопросов является качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, и в частности уровень обучения их практическим навыкам по вождению и обслуживанию автотракторной техники. Тут, прежде всего, нужно повести решительную борьбу против всяких условностей и послаблений, против завышения оценок, приукрашивания результатов успеваемости.

Надо строже следить за тем, чтобы во всех школах, клубах, кружках постоянно осуществлялись меры по улучшению организации и повышению качества учебы и чтобы не число проведенных мероприятий, а надежные, умелые мастера своего дела служили показателями их вдохновенного учительского труда.

Следует повышать уровень политико-воспитательной работы среди спортсменов, добиваться полного исключения из нашего спорта явлений делячества, фактов аморальных проступков и голого рекордсменства, прививать спортсменам чувство товарищества, взаимовыручки, дисциплины. Большим злом в спорте становится трескотня вокруг мнимой массовости, жонглерство и манипуляции сногсшибательными цифрами. Во всех командах, секциях, кружках, федерациях должна быть создана атмосфера товарищеского, кропотливого труда, способствующего воспитанию спортсменов — закаленных строителей коммунизма, стойких защитников завоеваний Октября.

Интересы дела настоятельно требуют, чтобы огонь контроля был сконцентрирован против бесхозяйственности. Благодаря заботе партии и правительства коренным образом улучшена материальная база Общества. Большинство школ, клубов сейчас размещено в благоустроенных зданиях, располагает огромным количеством современной учебной и спортивной техники, большими финансовыми возможностями. Чем рациональнее и экономнее все это будет использоваться, тем организации ДОСААФ больше и лучше подготовят технических специалистов и спортсменов, а следовательно, внесут больший вклад в укрепление могущества нашей Родины. Борьбу с бесхозяйственностью нужно подкреплять борьбой за строжайшее соблюдение законов, правил общественного порядка везде, всегда и во всем. Требуется усилить работу по воспитанию членов Общества в духе коммунистической сознательности, бережливого отношения к народному добру, нетерпимости к фактам разбазаривания и порчи социалистического имущества.

Сейчас, когда в стране в полном разгаре всенародное соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС, усиление контроля, повышение его действенности имеет особое значение. Совершенствование проверки исполнения даст организациям ДОСААФ новые, дополнительные резервы для дальнейшего подъема всей оборонно-массовой работы среди трудящихся.

Душевные контакты

Еще не так давно в таджикском городе Курган-Тюбе, утопая в зелени, стоял небольшой ветхий домик. Правда, вокруг него всегда было оживленно: сновали автомобили, рокотали моторы, иногда раздавались строевые солдатские песни... Словом, неприглядное внешне здание знали в городе стар и млад! Там размещался автомотоклуб ДОСААФ, пожалуй, единственное заведение, где можно было научиться управлять автомобилем и мотоциклом. А главное, там готовили шоферов для армии. В Курган-Тюбе старая традиция: посылать в Вооруженные Силы хорошо обученных ребят. Вот и шли они в автомотоклуб. Но там стало тесно.

Это чувствовали и местные власти и руководители ДОСААФ республики. В одно, как теперь говорят, прекрасное время пришли к ветхому домику бульдозеры, скреперы и другая техника. И вскоре выросло на том месте красивое кирпичное здание — светлое, просторное, одно из самых красивых, пожалуй, в Курган-Тюбе. А уж призывники были рады этому бесконечно. Теперь-то им представились возможности для овладения автоделом!

Здание зданием. Конечно, для досаафовцев города — это событие. Но главное — по-новому надо было организовать дело. Теперь у входа в учебный корпус поблескивает свежей краской вывеска: «Автомобильная школа ДОСААФ». Пока повременим входить в само здание — ознакомимся с прилегающей к нему территорией. Поражает простор и умелое использование площади: уютные, ухоженные аллеи из фруктовых деревьев соседствуют с большими асфальтированными площадками для стоянки техники, за которыми размещаются теплые гаражи-боксы. Поодаль, опять же разделенный зелеными насаждениями, оборудован плац для строевых занятий, к нему примыкают спортивные площадки и довольно большой водный бассейн.

Молодой таджик, стройный, загорелый, перебегал с секундомером от одной группы к другой, отдавал какие-то распоряжения, что-то записывал. Вокруг царило оживление: ребята тренировались — одни в метании гранаты, другие в прыжках в длину, высоту, подтягивались на перекладине. Не пустовал бассейн — заплыв за заплывом...

— Это свободные от занятий курсанты готовятся к сдаче нормативов ГТО, — пояснили мне.

Идем в классы. Сразу их и не осмотришь. Начальник школы С. Х. Хушмурадов рассказывает:

— Знаете, когда перебрались, можно сказать, из развалюхи в эти помещения, оборудовали их по-современному, вроде бы не поверили сами себе: сколько же могут сделать руки человеческие, если их умело приложить! Теперь-то все уже в прошлом...

Пятнадцать классов с утра до вечера не пустуют. В одних идет изучение устройства автомобиля, в других — правил дорожного движения, в третьих — лабораторно-практические занятия. А со двора уходят автомобили на городские и загородные трассы с инструкторами и курсантами — отрабатываются практические навыки по вождению.

В общем-то картину, которую я нарисовал словесно, можно наблюдать в большинстве автошкол нашего оборонного Общества в разгар учебы. Но меня как-то особенно тронула глубокая заинтересованность в деле всего коллектива, некая, я бы сказал, одухотворенность, особенно если речь заходила об успеваемости, жизни, быте курсантов. Да и весь учебный процесс протекает так, что тут прежде всего думают о каждом питомце. Каким-то он станет, выйдя из школы, что он сможет, когда наденет солдатскую форму. Потому и стараются вложить в него свои знания, опыт. И потребовать умеют, строгость применить.

...Идет обычное занятие. Преподаватель Ю. В. Мирошкин уже в который раз объясняет работу схемы электрооборудования ГАЗ—53. Трудно это дается ребятам, хотя все наглядно: перед ними бегут красные, зеленые, синие линии, точки на «живом» электрифицированном стенде, который, кстати, и смастерил Мирошкин.

— Вот что, ребята...

Преподаватель выключает табло. Обводит взглядом курсантов:

— Один старый шофер-фронтовик рассказывал, что он чуть жизни не лишился из-за пустяка, можно сказать, — ключ зажигания попортил, не может в гнездо вставить, а тут гитлеровцы атакуют, вот-вот доберутся до снарядов, которые в кузове. Недалеко наши артиллеристы. Как бы им эти снаряды пригодились! Время исчислялось несколькими минутами. Опытный воин сообразил. Завел-таки автомобиль и примчался к артиллеристам. Атака гитлеровцев была отбита.

Преподаватель умолкает. Потом спрашивает:

— Как вы думаете: что предпринял шофер-фронтовик?

Снова загорелось табло, потекли светящиеся строчки. В классе оживление, лес рук желающих дать объяснение...

Кажется, немудреный прием преподавателя, а эффект налицо. Ю. В. Мирошкин умеет наладить душевные контакты с курсантами. Да один ли он? В. Н. Шевченко, Ю. Х. Тавитов, М. М. Махмудов, на занятиях у которых мне довелось присутствовать, тоже умеют наладить контакт с аудиторией, применяя различные педагогические приемы. И не только на занятиях. Во внеурочное время они занимаются с отстающими, привлекают ребят к рационализаторской работе. Когда, например, В. Н. Шевченко мастерил действующий стенд тормозной системы ГАЗ—53, у него было много помощников из числа будущих воинов-водителей. Явление закономерное: кто участвует в рационализации, тот и усваивает предмет глубже. Не случайно почти каждый из преподавателей и мастеров производственного обучения в личных социалистических обязательствах записал: шире привлекать курсантов к рационализаторской работе.

Это лишь один пример того, как в дружном, спаянном коллективе школы люди относятся к делу. Здесь никто и в голове не держит мысли: «Провел-де занятие, «прошел» тему, а там хоть потоп»... Напротив, считается делом чести, что называется, повозиться с парнем, найти к нему индивидуальный подход, помочь, разбудить интерес к учебе, спорту, участию в общественной жизни.

Во многом этому способствует социалистическое соревнование, которым буквально пронизана вся жизнь коллектива. «Соревноваться — значит добиваться большего» — под этим красочным транспарантом в просторном вестибюле размещен большой стенд, где вы можете ознакомиться с обязательствами автошколы, их выполнением, с портретами передовиков. Довелось мне присутствовать на собрании комсомольской группы, которая обсуждала итоги выполнения личных обязательств курсантами-комсомольцами. Группкомсорг Бути Хурамов, открыв собрание, рассказал, кто как учится, назвал лучших призывников, указал на недостатки. Краснеть пришлось тем, кто занимается не в полную силу. Им досталось от своих же товарищей. Редактор боевого листка Сергей Нидоев организовал несколько заметок об этом собрании. Листок-молния появился вскоре же после горячих дискуссий.

Оперативность, действенность и боевитость вообще характерны для политико-воспитательной работы этой автошколы. Непосредственно ее планирует и возглавляет нештатный заместитель начальника школы А. М. Атабаев, но участвует в ней весь инструкторско-преподавательский состав Б. В. Шибгев, например, содержательно ведет политические занятия. А. Р. Абдулин выступает с политинформациями. Кстати, к этому делу нередко привлекаются офицеры горвоенкомата, комсомольские работники, члены отделения общества «Знание».

Многое дают для героико-патриотического воспитания юношей встречи с ветеранами войны и труда, тематические вечера, просмотры военно-патриотических фильмов. Физическую закалку будущие воины-водители получают в спортгородке, на различных тренировках и состязаниях по военно-техническим видам спорта. Обычно к концу обучения более 90 процентов курсантов становятся значкистами ГТО, многие получают спортивные разряды.

Душевные контакты, высокий уровень методической, военно-патриотической работы, прочная материально-техническая база позволяют коллективу курган-тюбинской автошколы готовить для Вооруженных Сил технически грамотных водителей, физически и морально закаленных патриотов — защитников Родины.

Н. СТАНОВОВ,
начальник отдела ЦК ДОСААФ СССР

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

МИЛЛИОННЫЙ — В ПОДАРОК СЪЕЗДУ ПАРТИИ

С конвейера мытищинского машиностроительного завода в начале сентября сошел миллионный самосвал. Это был ЗИЛ-ММЗ—554 — тринадцатая модель, освоенная предприятием. К выпуску самосвалов завод приступил в 1947 году, сначала — на шасси ЗИС—5, потом ЗИС—150, ЗИЛ—164 и, наконец, ЗИЛ—130.

Ускоренные темпы развития производства, размах социалистического соревнования позволили значительно приблизить сроки появления юбилейной машины. Коллектив взял обязательство дать



к XXV съезду партии 130 сверхплановых машин, освоить новый строительный самосвал ЗИЛ-ММЗ—4502, выпуск которого начнется в первом месяце новой, десятой пятилетки.

Фото В. Кузьмина и В. Черединцева (ТАСС)

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ «ЖИГУЛЕЙ»

После завершения традиционной осенней Лейпцигской ярмарки на имя генерального директора объединения «АвтоВАЗ» А. А. Житкова пришла телеграмма следующего содержания: «ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС И КОЛЛЕКТИВ ЗАВОДА С ПРИСВОЕНИЕМ ЗОЛОТОЙ МЕДАЛИ АВТОМОБИЛЮ ВАЗ—21011 НА ЛЕЙПЦИГСКОЙ ЯРМАРКЕ 1975 ГОДА. ЖЕЛАЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ТРУДОВЫХ УСПЕХОВ.
ВНЕШТОРГ. БЕРЛИН»

Читатели журнала, которым уже знакома новая, модернизированная модель «жигулей», с удовольствием присоединятся к этим поздравлениям.

ТУРИСТСКОЕ МНОГОБОРЬЕ

Мотоциклы — одиночки и с колясками, автомобили разных марок и кубатур. Много их выстроилось на территории кемпинга «Дарница» в столице Украины Киеве. Почти 300 экипажей из разных республик и областей привлекли первые Всесоюзные соревнования по туристскому автомотомногоборью. В программе: слалом, разгон — торможение, фигурное вождение, спринт и преодоление полосы препятствий.

Первые четыре вида — лично-командные, последний, пятый — командный. Борьба с первого и до последнего старта была напряженной, увлекательной. От соревнования к соревнованию менялись лидеры.

Уверенно выступили и стали победителями в личном зачете П. Чураков с Украины (мотоциклы-одиночки), М. Писарик из Белоруссии (мотоциклы с коляской) Е. Дьяконов из Челябинской области (автомобили). Среди женщин, выступавших на мотоциклах-одиночках, первое место у Е. Соколовой из Киевской области.

Особый интерес вызвали состязания в лесопарковой зоне по преодолению полосы препятствий («туртехнике»). Они прошли на пересеченной местности. Дистанция не очень велика — около 600 метров, но очень насыщена техническими элементами. Надо было установить палатку, разобрать ее, преодолеть канаву глубиной в метр, пройти брод, развести костер, демонтировать заднее колесо и сделать многое другое из того, что приходится на долю авто- и мототуриста во время длительного путешествия.

Лучший результат в зачете среди республик здесь показала сборная Украины-II, на втором месте — Украина-I и на третьем — Белоруссия. Среди команд областей первое место у Челябинской области-II, затем идут Челябинская-I и Киевская-II.

Общекомандную победу по сумме всех видов одержала Украина-I, на втором месте — Белоруссия и на третьем — Латвия. В зачете областей лучшими оказались Киевская-I, за ней Днепропетровская и Челябинская-I.

А. ОСТАПЕЦ, мастер спорта СССР

ДИЗЕЛЬНАЯ «ВОЛГА»

Фирма «Скалдия — Волга» является импортером советских автомобилей в Бельгии. Наряду с другими машинами она продает и «Волги» модели ГАЗ—24, оснащая их французскими дизелями «Инденор». Такой четырехцилиндровый (диаметр цилиндра—90 мм, ход поршня—83 мм, рабочий объем — 2112 см³) двигатель при степени сжатия 22,8 развивает мощность 62 л. с. при 4500 об/мин.

Разумеется, дизельная «Волга» уступает по динамике базовой модели с карбюраторным двигателем. Ее максимальная скорость составляет 126 км/час против 145 км/час у карбюраторной «Волги». Время прохождения 1000 метров со стартом с места (при полной нагрузке) 49,4 секунды (41,1 секунды для базовой модели).

Эксплуатационный расход топлива для дизельной «Волги» фирмы «Скалдия» составляет 10,8 л/100 км, в то время как обычный ГАЗ—24 расходует около 13,5 л бензина на 100 км.

Автомобили «Скалдия—Волга» используются в Бельгии главным образом как такси.

ТРЕТИЙ И ЧЕТВЕРТЫЙ — В СТРОЮ

Успешное выполнение заданий девятой пятилетки, социалистических обязательств — лучший подарок предприятий автомобильной промышленности XXV съезду Коммунистической партии.

Для горьковского автомобильного завода минувшая пятилетка стала периодом мощного технического перевооружения, реконструкции и расширения



производства. Летом этого года вступили в строй два новых главных конвейера, № 3 и 4. На них ведется сборка испытанной модели ГАЗ—66 и новинки последнего года пятилетки, грузовика ГАЗ—52-04 («За рулем», 1975, № 8). На очереди — перевооружение конвейеров № 1 и 2, где собирают грузовики ГАЗ—53А.

Реконструкция завода позволит повысить выпуск грузовиков в десятой пятилетке.

Фото В. Войтенко (ТАСС)

ВТОРОЙ СЛЕТ МАШИН-ВЕТЕРАНОВ

Клуб антикварных автомобилей (КАА), созданный в прошлом году в Латвии, провел второй слет старинных автомобилей. В Ригу съехалось более 60 машин выпуска 1922—1940 годов не только из городов республики, но и из Москвы, Ленинграда, Таллина, Каунаса, Краматорска.

Программа второго слета включала парад автомобилей по улицам города, осмотр их, а также спортивную часть: кольцевые гонки на трассе «Бикерниеки», соревнования по фигурному вождению.

По всему маршруту следования (а он пролегал и по центральным улицам города) колонны машин, где были представлены такие почтенные по возрасту, как «Рено» 1922 года, «Олдсмобиль» 1927 года, «Паккард» 1933 года, ЗИС—101 1940 года, стояли плотной толпой зрители. Особый интерес вызвали реставрированные Э. Жвигулисом «Форд» 1922 года и К. Эшманисом ГАЗ—М1 1936 года.

Вместе с многочисленными автомобилями-ветеранами двигались по улицам старинные мотоциклы — НСУ, «Джеймс», БСА. И конечно же, всеобщее внимание привлекал грузовик-ветеран ЗИС—5, в кузове которого ехал духовой оркестр.



Первый приз за качество реставрации и самый старый из представленных автомобилей получил рижанин Элмар Жвигулис. Его «Форд» 1922 года выглядел как только что сошедший с конвейера.



Эта машина под № 80, столь же уникальная, как «Форд», прибыла из Каунаса. Ее владелец П. Кондратас с гордостью демонстрировал собравшимся свой ЗИС—101.

Отлично организованный II слет старинных машин привлек массу зрителей (только на трассе «Бикерниеки» их было двадцать тысяч) и показал, что интерес к автомобильной истории за последние годы, особенно среди молодежи, растет.

Л. ШУГУРОВ



Все внешние особенности налицо. Новые диски колес, бамперы, боковые фонарики, задние фонари, облицовка радиатора...

Пятилетке — победный финиш, XXV съезду — достойную встречу!

Еще одна

Поздравляя рабочих, инженерно-технических работников и служащих Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР с выпуском двухмиллионного автомобиля «Жигули», Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев отметил: «Волжский автомобильный завод стал гордостью отечественной промышленности. Весьма отрадно, что коллектив вашего предприятия в тесном содружестве с трудящимися заводов, производящих комплектующие изделия, за короткое время полностью освоил и перекрыл проектные мощности, настойчиво добивается дальнейшего повышения технического уровня выпускаемой продукции и с начала пятилетки изготовил сверх государственного плана почти 25 тысяч легковых автомашин».

Наряду с наращиванием выпуска коллектив автомобилестроителей неустанно работает над тем, чтобы расширить номенклатуру своей продукции, создавать автомобили с различными потребительскими качествами, удовлетворяющими разнообразные запросы.

Каждый год новая модель — такой курс был взят коллективом Волжского автозавода. Автомобилисты и у нас в стране и за рубежом по достоинству оценили отличные качества всех выпускаемых ныне автомобилей ВАЗ: 2101, 2102, 2103 и 21011. Готовясь к встрече XXV съезда КПСС, завод освоил еще одну модель — ВАЗ—2106, обладающую наибольшим комфортом. Ее представляет читателям главный конструктор завода Ю. Д. ПАПИН.

В самое ближайшее время Волжский автозавод приступит к производству новой, пятой по счету, модели: ВАЗ—2106. Что же это за машина, каковы ее качества и достоинства? В этой модели мы постарались развить все те качества, которые были у ее предшественниц, добавили многое, чтобы сделать ее еще более комфортабельной, надежной, безопасной и красивой.

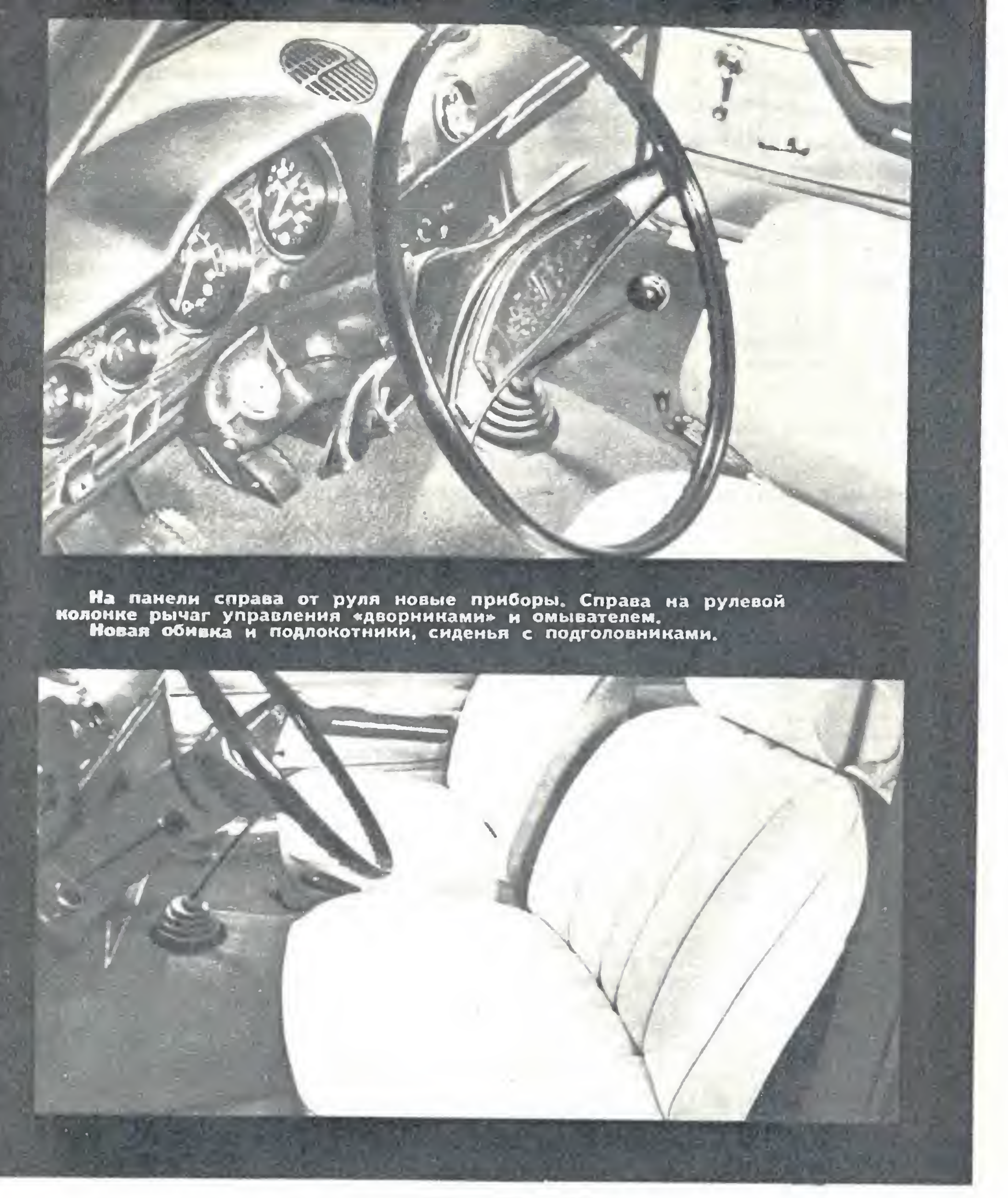
Это автомобиль с закрытым четырехдверным несущим кузовом, классической компоновки (то есть с двигателем впереди и ведущими задними колесами). Он рассчитан на перевозку пяти человек (включая водителя) и пятидесяти килограммов груза.

Рассмотрим более внимательно сам автомобиль и его основные системы.

Двигатель модели «2106» карбюраторный, четырехтактный с верхним кулачковым валом, который имеет цепной привод. По сравнению с ВАЗ—2103 здесь применены поршни того же диаметра, как на ВАЗ—21011, а именно 79 мм. Ход поршня сохранился таким же, как был на ВАЗ—2103. В итоге рабочий объем цилиндров составляет 1568 см^3, а мощность при 5200 об/мин не менее 80 л. с. по ГОСТу (соответственно 78 по DIN и 86 по SAE). Максимальный крутящий момент при 3400 об/мин не менее 12.5 кгс · м.

Так же, как для предыдущих моделей ВАЗа, для двигателя модели «2106» требуются бензин с октановым числом не менее 93 и ставшие уже привычными «жигулевские» масла.

Новый двигатель рассчитан на легкий пуск без каких-либо дополнительных приспособлений при морозах до 25°. Система охлаждения, заправленная анти-



На панели справа от руля новые приборы. Справа на рулевой колонке рычаг управления «дворниками» и омывателем.
Новая обивка и подлокотники, сиденья с подголовниками.

модель ВАЗ

фризом и снабженная вентилятором с электромотором, который автоматически включается и работает только когда нужно, обеспечивает быстрый прогрев и нормальный тепловой режим практически при всех климатических условиях.

Отдельный разговор о **тормозах.** Они, как известно, основа безопасности, и этой системе было уделено особое внимание. Практически она та же, что была на ВАЗ—2103. Это раздельный привод, дисковые передние и барабанные задние тормоза, вакуумный сервоусилитель, действующий на все колеса, регулятор давления в системе задних колес, сигнализация падения уровня тормозной жидкости в бачках раздельного привода, автоматическое устройство компенсации износа тормозных накладок. Изменение — лишь в несколько увеличенных цилиндрах задних тормозов, что повысило эффективность системы.

Трансмиссия в основном сохранила параметры ВАЗ—2103. Но диаметр ведомого диска сцепления, передающего большую мощность, увеличен. Изменились передаточные числа первой, второй и третьей передач коробки, благодаря чему машина стала резвее разгоняться с места.

Подвеска также сохранила хорошо себя зарекомендовавшие параметры, проверенные на третьей модели.

В частности, на всех машинах будут применяться шаровые опоры, заполненные тефлоном, значительно более долговечные и не требующие смазки.

Во внешности автомобиля прежде всего обращают на себя внимание новые краски — лессирующие (рефлексные) эмали сочных, ярких цветов, новые материалы и цвета обивки. Буферы с массивными резиновыми клыками и пластмассовыми боковыми накладками также бросаются в глаза. Такие буферы безопаснее при прямых, а особенно при скользящих ударах и технологичнее при ремонте.

Облицовка радиатора претерпела заметные изменения. В зоне фар в нее вмонтированы пластмассовые вставки, изменена форма решетки.

На передних крыльях хорошо заметны прямоугольные фонари — дублеры указателей поворота. На задних — катафоты.

Задние фонари очень большие. В них собраны и стоп-сигнал, и габаритные огни, и указатели поворота, и фонари заднего хода. Кроме этих, привычных функций, задние фонари ВАЗ—2106 выполняют еще одну. Они бросают свет справа и слева на задний номерной знак, ярко освещая его с обеих сторон.

Следует отметить, что указатели поворота двухрежимные — днем их свет ярче, чем ночью. Сила света управляется специальным реле. Это делает фонари хорошо заметными днем, они не ослепляют водителей других машин в темное время.

Привлекают внимание и колеса. Оригинальные диски повторяют рисунок спортивных литых колес и очень украшают машину. Нужно оговориться, такие колеса, вероятно, не сразу будут ставиться на новую модель. Внедрения их следует ждать в начале будущего года.

Пора познакомиться с моделью «2106» изнутри. Заглянем в салон. В первую очередь видим новые сиденья. Они обтянуты красивой и прочной тканью, кожзаменителя на подушке и спинке нет. В спинки передних кресел встроены регулируемые подголовники. Такие сиденья значительно удобнее и безопаснее тех, которые были на прежних моделях ВАЗа, да и других заводов до сих пор.

Двери изнутри обиты такой же тканью. Удобны и красивы большие изогнутые подлокотники. Ручки стеклоподъемников травмобезопасны. Вообще надо сказать, что безопасности на этой модели уделено немалое внимание.

Кроме перечисленных узлов и деталей на защиту от травм и предупреждение аварий «работают» и мягкая накладка на рулевом колесе, мигающий всеми фонарями сигнал аварийной остановки и перенос включателя «дворников» на рулевую колонку (не нужно отрывать руку от руля), омыватель лобового стекла с электрическим насосом и регулируемая яркость освещения приборов.

Заднее стекло новой машины полированное. Это улучшает его оптические качества, уменьшает искажения и, в конечном счете, также увеличивает безопасность. Лобовое, как и на всех других моделях ВАЗа, — триплекс.

Как и на предыдущих наших машинах, на новой модели может быть установлен радиоприемник.

Ваше первое знакомство с новой моделью волжского завода мы хотели бы закончить несколькими цифрами технической характеристики. Вот они.

Максимальная скорость с нагрузкой водитель и один пассажир — 154 км/час. Время разгона до скорости 100 км/час с той же нагрузкой — 14 секунд. Расход топлива при замере летом на горизонтальном участке асфальтированного шоссе и скорости 80 км/час — 8,5 л/100 км.

Тормозной путь до полной остановки со скорости 80 км/час — не более 38 м. Наименьший габаритный радиус поворота (по дальней точке переднего бампера) — 5,9 м.

Как видите, автомобиль по характеристике не уступает самым новейшим образцам-аналогам лучших фирм мира.

От редакции. Здесь мы лишь бегло познакомили читателей с новой машиной. Более подробный рассказ с ней будет помещен в одном из последующих номеров.

Герои войны—герои труда



Трудная и радостная жизнь шофера Зиновия Горбоноса

Черкассы, тонувшие в сочных садах и густо пахнувшие яблоками, оказались богаты на людей приветливых и внимательных. Раиса Федоровна Тараненко, заведующая отделом пропаганды горкома партии поняла меня с полуслова:

— Есть в Черкассах нужный вам человек. Фронтовик, орденоносец, Герой труда, депутат облсовета. А по специальности — шофер. И не просто шофер, а бригадир.

Вспомнив не раз встречавшийся мне в городе лозунг «Пятірічку — достроково!», я спросил:

— А как эта бригада выглядит в пятилетке?

— Бригадир со своими молодцами еще в мае управился с пятилетним заданием. На своем предприятии бригада первой заступила на ударную вахту в честь XXV съезда партии.

В тот день Горбоноса невозможно было застать на месте, так что встреча произошла только под вечер. Ожидал, что увижу человека если не совсем усталого, то во всяком случае утомленного после рабочего дня. Но Горбонос выглядел удивительно свежим и бодрым. На его почти коричневом от загара лице поразительно молодо сверкали голубые глаза. Мы познакомились.

— Как день сложился, Зиновий Викторович?

— А что — хорошо сложился! — весело отозвался он. — Встретились бы с утра — повозил бы с собой по объектам!.. Сперва доставлял раствор на строительство водозаборной станции. Между прочим, весьма мощная станция будет. Когда ее пустят, воды в городе будет хоть залейся. Потом ездил с раствором на улицу Ленина, там пятидесятидвухквартирные дома строят; на улицу Петровского, где скоро встанут и новая школа, и семидесятидвухквартирные дома; на улицу Подъездную — к девятиэтажному общежитию для рабочей молодежи. Видите, сколько у нас всего строят сейчас!

Беседуя, прошли мы с Зиновием Викторовичем по прилегавшим к центру города улицам и незаметно для самих себя оказались на рукотворном зеленом холме Славы. Он поднялся в Черкассах близ днепровских волн накануне славного 30-летия великой Победы.

— Отсюда далеко видно, — промолвил Горбонос, вглядываясь в загустевшую синь Кременчугского моря. Почувствовав в этих словах какой-то сокровенный смысл, я сразу же сказал:

— Вот вы недавно говорили, что ваш рабочий день сложился хорошо. А если всю вашу жизнь взять — как она сложилась?

— «Жизнь протянется — всего достанется», — ответил, немного печально улыбнувшись, Горбонос. Он помедлил. А потом неторопливо стал рассказывать историю своей жизни — многотрудной и многорадостной вместе. Звезды, дружно всходившие над холмом Славы, были крупными и, казалось, покачивались, как цветы на невидимых стеблях, словно дивясь судьбе человека...

Самым коротким в этой судьбе было детство.

Село Толста на Киевщине, 20-е годы: бедовала семья Горбоносов, как и другие семьи. Но начала работать школа, и Зиновий исправно ходил учиться. В двенадцать лет осиротел. Без сомнения, грозное лихо подстерегло бы его, если не Советская власть. И хотя ей самой приходилось тогда тяжко, она не оставляла своим вниманием Зиновия, как не оставляла многие тысячи других детей. Воспитываясь в детском доме, окончил он восемь классов и поступил в лесной техникум. Началась пора молодости.

В октябре 1940 года Зиновий Горбонос был призван в Красную Армию, и служить ему выпало в отдельном автомобильном батальоне 112-й танковой бригады. Первые в своей жизни рейсы старательный красноармеец совершал на таежных дорогах Дальневосточья.

Началась Великая Отечественная — и часть перебросили под Москву. Первые два месяца Горбонос на ЗИС—5 возил боеприпасы. Судьба, как говорится в известных стихах, Зиновия хранила. Однажды, только отошел водитель к кухне за кипяточком, его грузовик вдребезги разнесло прямым попаданием снаряда: артобстрел начался. Хорошо, что кузов пустой был!..

Получил Зиновий другую машину—тоже ЗИС—5, только бензовоз. Вот когда раскрылся его шоферский талант. Это словно о нем песня потом была сложена, как по путям-дорожкам фронтовым вели шоферы машины, и мины объезжали, и любой бомбежки не страшились. Именно так было в жарком бою под Вязьмой, когда Зиновий провел бензовоз сквозь немыслимую огненную круговерть и вовремя напоил танки горючим. После того боя вспыхнула на гимнастерке Горбоноса серебряным солнышком медаль «За боевые заслуги».

Когда погнали врага от московских стен, засиял на груди Зиновия орден Красной Звезды. Этой награды удостоился бравый шофер за мужество, проявленное при обороне столицы. В те холодные и счастливые дни он и горючее доставлял на передовую, и пушку на прицепе таскал. Когда же чуть передышка получалась — обхаживал и обласкивал Горбонос свою машину, и, видно, потому она никогда не подводила хозяина.

Праздник Победы Горбонос встретил в Вентспилсе. Не успел как следует наплясаться и песен напеться, как пришлось погружаться ему и его однополчанам в эшелон и торопиться через всю страну на Дальний Восток, чтобы участвовать в разгроме милитаристской Японии. Он выполнил и этот свой долг и заслужил второй орден Красной Звезды. Проведя машину через Монголию и горы Большого Хингана, через Мукден и Порт-Артур, он наконец-то дал мотору возможность как следует остыть. А там остался старшина Горбонос на сверхсрочную службу до 1949 года, чтобы обучать и воспитывать молодых автомобилистов Советской Армии.

Зрелость одарила Зиновия Викторовича трудовой славой и почетом. Он остался верен той профессии, которой обучился на пороге войны. Горбонос — водитель 1-го класса, без аварий и автопроисшествий проехал ни много ни мало — 2,5 миллиона километров! Долгое время руководит Горбонос бригадой шоферов автотранспортного предприятия 23/662 — бригадой коммунистического труда, удостоенной этого почетного звания еще в 1962 году. После седьмой пятилетки был награжден Зиновий Викторович орденом Ленина, после восьмой— стал Героем Социалистического Труда.

Как же удалось ему достичь столь многого?! Понимание этого пришло ко мне на следующий день, когда продолжился наш разговор с Зиновием Викторовичем.

На рассвете мы встретились у подъезда красивого дома на улице Шевченко и вместе отправились на работу к Зиновию Викторовичу. Он поторапливался, предвкушая, как выразился, «всегда радующую его душу» встречу с товарищами по бригаде, давно ставшими для него родными, а значит, и дорогими людьми.

Признаться, я немало подивился утренней встрече бригадира с бригадой: она была такой горячей, словно и не вчера вечером люди расстались. Всем своим видом выражая гордость за товарищей, Горбонос знакомил меня с ними:

— Вот Иван Федорович Воропай — он известен на нашем предприятии не только как ударник пятилетки, но и как непреклонный к нарушителям общественный автоинспектор, и как смелый дружинник... Вот Анатолий Иванович Крикуненко — он старается ни в чем не уступать Воропаю, поскольку работает его сменщиком. В соревновании то один, то другой вперед вырываются... А это Алексей Прокопович Глызь — моя правая рука. На этого человека я во всем могу положиться. Машину он знает как свои пять пальцев.

С удовольствием знакомился я с коллегами Горбоноса, отмечая про себя, как уважительно относится бригадир к шоферам и шоферы к бригадиру. Социологи, побывав в этом коллективе, сделали бы вывод, что царящий здесь добрый микроклимат активно влияет на достижение бригадой высоких трудовых показателей.

Настала минута, когда водители пу-

стили моторы и самосвалы один за другим отправились на линию — возить на городские новостройки бетон и раствор. С той поры, как превратились Черкассы в неоглядную стройплощадку, главное дело этой специализированной бригады — четко обеспечивать возводимые в городе объекты строительными материалами.

— Не прискучило ли заниматься одним и тем же? — осторожно полюбопытствовал я у бригадира.

Горбонос не обиделся. Он славно так улыбнулся и сказал:

— Где там скучать! Наша работа скорее веселая, замечательная работа. Мы ведь своими глазами видим, как создается, от начала до конца, все новое в нашем городе. Знаете что, давайте я все-таки провезу вас по Черкассам на своей «ласточке»!

Много прекрасных сооружений встретилось на пути: здания обкома партии, Дома связи (там, кстати, работает начальником почтовой службы областного управления связи жена Горбоноса — Валентина Ивановна, а инженером на телеграфе — сын Валерий), драматического театра, областной филармонии, нескольких гостиниц, городской больницы, не менее десятка школ — все это воздвигалось при неутомимом участии бригады водителей во главе с коммунистом Горбоносом. Приплюсуем сюда новые жилые дома, новые промышленные предприятия. Возле огромных светлых корпусов на окраине Черкасс Горбонос ненадолго остановил машину:

— Это шелковый комбинат, его мы тоже строили. Знаете, как называют его? Молодым, да ранним. Каких-то семь лет назад он выдал первую продукцию, а сегодня она известна далеко за пределами республики. Если когда услышите названия набивных шелковых тканей «Виринея», «Черкащанка», то знайте — наши. Между прочим, завершилось строительство комбината в этой пятилетке, — закончил короткий рассказ Горбонос.

И в дальнейшем о преображении Черкасс Зиновий Викторович говорил увлеченно, подробно и горделиво — вот, мол, размах у нас! Его чувства были хорошо понятны: два созыва подряд Горбонос избирался депутатом городского Совета, входил в постоянную комиссию по благоустройству. Отсюда — его крепкая любовь к городу, большое беспокойство.

Эту любовь, это беспокойство Зиновий Викторович особенно проявлял, конечно, к району, где жили его избиратели. Улицы Чайковского, Громова, Пастеровская — Горбонос там в каждом доме, чуть ли не в каждой квартире свой человек. Все видел депутат, во все вникал, использовал полномочия, чтобы провести в жизнь наказы избирателей, помочь людям решить большую ли, малую ли проблему. Поэтому и появились в последние годы на окраинных улицах и тротуары, и освещение, и магазины стали лучше работать... Ну, а поскольку Зиновий Викторович достойно служил людям на посту депутата горсовета, он был и в нынешнем году избран, только теперь уже — в Черкасский областной Совет. Люди, они ведь зоркие — все видят!

...Да, из бессчетного множества рейсов — военных и мирных, коротких и долгих — сплетена судьба Зиновия Викторовича Горбоноса. Судьба, которой не грех позавидовать!

А. КОРОЛЕВ

Два письма об одном человеке

...Случаются же такие совпадения! Когда письмо было уже подготовлено к печати, в редакцию пришло еще одно — и в нем речь шла о том же человеке — о Надежде Михайловне Дерюшевой. Мы с удовольствием печатаем оба письма о представительнице многотысячного племени женщин-водителей в завершающем месяце Международного года женщины.

Письмо первое

О МОЕЙ МАМЕ

Уважаемые товарищи! В год тридцатилетия Победы мы еще и еще раз отдаем дань великого уважения тем, кто сражался, кто пролил свою кровь на полях войны. Не забываем и о тружениках тыла. Это они днем и ночью ковали оружие, кормили фронт. Основной своей тяжестью этот труд лег на женские плечи.

Я хочу рассказать о своей маме. Тогда мне, старшему, исполнилось семь лет. До сих пор помню стук в дверь, потом ее пронзительный вскрик. Я подбежал: «Что с тобой, мама?!» Она долго смотрела на меня застывшими глазами, потом сказала: «Ничего, просто сердце кольнуло. Иди, поиграй с сестренками». И только много позже я узнал, что в тот час она получила извещение о гибели отца. Остались мы вчетвером.

Перед войной мама окончила курсы шоферов. В войну стала водителем. Сейчас не могу даже представить себе, как успевала она, отработав 10—12 часов за рулем, подготовив машину к следующему дню, накормить нас, помыть, обстирать. А ночью, когда мы уже спали, умудрялась еще шить нам из старых вещей.

Однажды после смены она узнала, что формируется колонна — нужно срочно перебросить боеприпасы. Ее не упрашивали — сама сказала: поеду, только забегу за детьми, они одни. И потом эта ночная дорога с нами тремя в кабине. Когда доехали, она уже не слышала, как солдаты тихо разгружали машину, — она спала, склонившись на руль.

Но как бы трудно ни приходилось — мама никогда не унывала, всегда была отзывчивой, всегда была среди людей.

Кончилась война — она добровольно поехала на строительство газопровода Дашава — Киев. В труде находила и радость и утешение. Потом, через много лет, когда улеглась боль, вышла замуж. Но снова не посчастливилось — осталась одна. И теперь нас у мамы шестеро: четыре брата и две сестры. Мы уже взрослые. Люда и Валя вышли замуж. Вернулся со службы Юра. Я стал офицером Советской Армии. А мама будто и не стареет. По-прежнему полна энергии, жизнерадостна, добра к людям. Она депутат райсовета. О пенсии и слышать не хочет.

«Я проработала тридцать лет на грузовике, десять лет за рулем такси — ведь не насильно меня заставляли! Я люблю свое дело и не могу без него!» — так говорила она, выступая на втором совещании женщин-водителей Украины. И если сейчас в республике все больше и больше девушек смело берется за руль — в этом я вижу и заслугу моей мамы, которая не жалеет ни сил, ни времени, выступает в школах, по радио, по телевидению, агитирует за свою профессию.

Капитан В. ХАМЛЫК

г. Киев

Письмо второе

ПО ТРУДУ И ПОЧЕТ

Дорогая редакция! Как-то поздним вечером я ждал на стоянке такси в районе Борщаговки. Мимо проносились «волги» с шашечками. Некоторые — и с зелеными огоньками. Иная даже притормаживала, но шофер, услышав, что мне нужно в Дарницу, качал головой: не по дороге.

Но вот одна «Волга» остановилась возле меня. Заглядываю в салон. За рулем женщина с пышной прической. Неуверенно спрашиваю:

— Вы, случайно, не в Дарницу?

— Что за вопрос? Это же не маршрутное такси. Куда вам, туда и мне, — слышу в ответ. — Пожалуйста, садитесь.

Обрадованного такой удачей, меня потянуло на разговор. Хозяйка таксомотора охотно его поддержала.

— Простите, вы давно работаете за рулем? — спросил я.

— А как вы думаете?

— По мастерству видно, что не первый десяток лет.

— Четыре. Да еще и год. У меня сегодня двойной праздник. Первое — ровно сорок один год за рулем. А второе — вот только сейчас отослала телеграмму министру автомобильного транспорта Украины о досрочном выполнении личного пятилетнего плана. Сдано в государственную кассу 24 373 рубля.

— Ого! — не удержался я. — Да ведь вам не дашь больше сорока! Сколько же было, когда сели за руль?

Женщина рассмеялась.

— Спасибо за комплимент. Но мне куда больше, чем вы думаете. Я ровесница Октября. Имею шестерых детей и уже пять раз бабушка.

— А почему же не отдыхаете? — спрашиваю.

— Да вот... Никак не могу разлучиться с подружкой, — и она ласково провела рукой по «баранке».

Здесь наш разговор закончился, потому что мы приехали.

На прощание я спросил женщину, как ее зовут.

— Надежда Михайловна, — сказала она.

Надежда Михайловна Дерюшева выступает на республиканском совещании женщин-водителей.

Вскоре после этой поездки мне пришлось побывать в городском управлении пассажирского автотранспорта, и я завел разговор о моем знакомстве с Надеждой Михайловной.

— О! Так вас везла сама Дерюшева! — ответили мне. — Это наш маяк. Да еще какой! Некоторые думали — дослужит до пенсии и «потухнет». Бывает такое. Человек перед уходом изо всех сил выкладывается, старается, чтобы пенсии насчитали побольше, а потом опускает руки. Хотя и остается работать, но уже без прежнего огонька. С Надеждой Михайловной этого не произошло. Работает с таким же энтузиазмом.

— Если бы все так ездили, — заметил заместитель начальника управления по безопасности движения Виктор Степанович Бржевский, — нам бы не о чем было беспокоиться. Умело ездит. Мастерство — высший класс. За 41 год ни единого происшествия, ни единой аварии. Одним словом, молодец! По труду и почет. Она — ударник коммунистического труда, отличник социалистического соревнования республики. Отмечена ленинской юбилейной медалью, нагрудным знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года», кавалер ордена «Знак почета». Недавно получила отличную трехкомнатную квартиру. Заслужила. Дружно живет со своими тремя сыновьями, которые пока еще не вылетели из гнезда. Три свадьбы и много внуков еще впереди.

Вот с таким человеком столкнула меня судьба! Таксистов иногда называют полпредами города. В лице Надежды Михайловны Дерюшевой Киев имеет самого достойного своего представителя.

Г. ШУПИК,
Герой Советского Союза

г. Киев



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 14—21

ДОПУСТИМАЯ СКОРОСТЬ

ВОДИТЕЛЯМ О ДОРОГАХ

Практически скорость движения на дорогах вне населенных пунктов Правилами не ограничивается. Правда, водителю запрещается превышать ту скорость, что в технической характеристике его машины указана как максимальная. Но ведь этого максимума в нынешних условиях движения мы почти никогда и не достигаем. Так что в выборе скорости «потолка» здесь нет, и все зависит только от водителя. Только он, как говорится в пункте 73 Правил, с учетом интенсивности движения и дорожных условий должен найти оптимальный темп езды. Дорожные условия. А что это такое? Все ли хорошо себе представляют, о чем идет речь?

Вам наверняка приходилось слышать в пути такие диалоги.

— Привет! Ну как дорога?

— Порядок! Кругом асфальт.

— Это здорово. Значит, проедем с ветерком!

Вот так, к сожалению, многие водители в основном и оценивают возможности дороги. «Асфальт» и «неасфальт». Между тем «дорожные условия» — это целый комплекс факторов: ширина проезжей части, вид и состояние покрытия, радиусы закруглений, видимость пути, рельеф местности и т. д. и т. п. Пренебрегая ими или оценивая их весьма приблизительно, водитель нередко и попадает в аварийные ситуации.

Автомобильные дороги мы встречаем очень разные: от грунтовых, непроезжих после ливневого дождя, до высококачественных многополосных асфальтобетонных автомагистралей. Поговорим о дорогах с твердым покрытием, «работающих» в любое время года. Таких дорог в нашей стране сотни тысяч километров. Они делятся на пять категорий, основные технические характеристики которых приведены в таблице.

Главным признаком, по которому классифицируются автомобильные дороги, является расчетная скорость движения. Ее диапазон достаточно широк и колеблется в пределах от 30 до 150 км/час, в зависимости от интенсивности движения и рельефа местности. Расчетная скорость — это безопасный максимум, которого можно достичь на свободной дороге при идеальных погодных условиях. От нее зависят геометрические размеры элементов дороги, радиусы закруглений.

Нельзя смешивать понятия «расчетная скорость» и «допустимая скорость» движения. Последняя зависит от фактического состояния проезжей части, интенсивности и состава транспортного потока, погодных условий. Может сложиться такая обстановка, что и половина расчетной скорости будет опасной. Считается приемлемым, когда допустимая скорость в период эксплуатации дороги в среднем составляет 80—85 процентов расчетной.

Лучшими являются дороги первой технической категории с двумя проезжими частями и расположенной между ними разделительной полосой. Движение по ним возможно не менее чем в два ряда в каждом направлении. Примером могут служить дороги Москва—Ногинск, Киев—Борисполь. В стране пока не так много подобных автомагистралей. Современная автомобильная дорога весьма дорогое и трудоемкое техническое сооружение. Стоимость одного ее километра колеблется от 500 тысяч до полутора миллионов рублей и более (при строительстве в сложных условиях). Сложна и реконструкция существующих дорог. Поэтому приходится пользоваться дорогами, построенными 30—40 лет назад и рассчитанными на невысокие скоростные возможности автомобилей тех времен. Заменить сразу старые дороги новейшими автострадами — экономически невыполнимая задача. Вот почему, хотя и строится много новых дорог, большую часть у нас составляют двухполосные дороги II—IV категорий, допустимая скорость движения на которых может колебаться в пределах от 30 до 100 км/час.

Показатели	Категория дороги				
	I	II	III	IV	V
Интенсивность движения, авт./сутки	более 7000	3000—7000	1000—3000	200—1000	менее 200
Расчетная скорость движения, км/час:					
а) основная	150	120	100	60	60
б) на пересеченной местности	120	100	80	60	40
в) в горной местности	80	60	50	40	30
Число полос движения	4 и более	2	2	2	1
Ширина проезжей части, м	15 и более	7,5	7,0	6,0	4,5
Ширина обочин, м	3,75	3,75	2,5	2,0	1,75

Какие же элементы автомобильной дороги оказывают решающее влияние на допустимую скорость, на что необходимо обращать внимание водителю?

Одним из важных признаков, характеризующих техническое совершенство автомобильной дороги, является ширина ее проезжей части. Согласно строительным нормам и правилам на дорогах II—IV категорий она может составлять от 4,5 до 7,5 метра. От нее зависит количество возможных рядов движения и скорость. Ширина каждой полосы движения, которая предназначена для одного ряда автомобилей, тесно связана с габаритной шириной подвижного состава. Кроме того, чем с большей скоростью автомобили движутся навстречу или в параллельных рядах, тем больший интервал должен быть между ними. В зависимости от размеров автомобилей и необходимых интервалов и назначается ширина проезжей части. Чем больше расчетная скорость движения на дороге, тем шире должна быть проезжая часть.

В последнее время все большее распространение получает разметка краевых полос, определяющих границу между проезжей частью и обочиной. Такие полосы позволяют лучше использовать ширину проезжей части; являясь хорошим ориентиром, они дают водителю возможность вести правое колесо машины у края покрытия без риска попасть на размокшую грунтовую обочину. Однако краевая полоса должна быть четко обозначена. Иногда она представляет собой уширение проезжей части и ничем от нее не отличается. При отсутствии разметки водители используют ее для движения и часто не учитывают, что образовавшееся за счет устройства краевой полосы уширение проезжей части обрывается перед мостами, путепроводами и другими сооружениями, в результате чего эти узкие места таят определенную опасность.

Автомобильная дорога в плане представляет собой сочетание прямых участков, которые сопрягаются между собой кривыми с различными по радиусу закруглениями. Если безопасная скорость на прямолинейных горизонтальных участках зависит в основном от состояния проезжей части, ее ширины и, конечно, от плотности транспортного потока, то на криволинейных участках дело обстоит сложнее. При въезде на закругление на автомобиль начинает действовать центробежная сила, величина которой тем больше, чем тяжелее автомобиль, чем выше его скорость, чем меньше радиус закругления. Если скорость на повороте окажется больше допустимой при данных радиусе закругления и сцеплении шин с покрытием, то произойдет боковой занос автомобиля или опрокидывание. Проектировщики и строители, разумеется, принимают ряд мер для уменьшения центробежной силы. В

первую очередь это увеличение радиусов закруглений и устройство виражей — участков дорог, на которых имеется односторонний к центру закругления поперечный уклон проезжей части. В тех случаях, когда эти меры недостаточны, перед закруглением устанавливается знак «Опасный поворот».

Опытные водители достаточно хорошо оценивают обстановку на закруглениях и правильно выбирают скорость. Новички же порой оказываются в затруднительном положении, не «вписываются» в кривую и могут стать виновниками аварии. Некоторые предлагают ставить перед такими закруглениями указатели с цифровыми значениями радиуса поворота и безопасной скорости. Однако универсальных рекомендаций на этот счет быть не может. Для разных марок машин допустимая скорость будет разной. Даже один и тот же самосвал, если он загружен и центр тяжести его повысился, должен проходить этот поворот с меньшей скоростью, чем порожний. Учитывать нужно погодные и иные условия. Поэтому, увидев знак «Опасный поворот», следует снизить скорость и осторожно проехать этот участок.

Важным фактором, влияющим на безопасность движения, является расстояние видимости. Это просматриваемая водителем длина участка дороги, необходимая, чтобы своевременно увидеть препятствие и принять меры для предотвращения наезда. Чем с большей скоростью движется автомобиль, тем больший участок перед собой должен просматривать водитель. Для предотвращения наезда на неподвижные предметы такой участок должен быть равен длине остановочного пути, а для предупреждения столкновения со встречной машиной — вдвое больше. Максимальное расстояние видимости должно быть обеспечено и при обгоне. Если водителю машины, движущейся со скоростью 80 км/час, неподвижное препятствие на дороге необходимо увидеть на расстоянии около 100 метров, а движущийся навстречу автомобиль — на 200 метров, то для обеспечения безопасного обгона расстояние видимости должно составлять не менее 500 метров, а при высокой скорости обгоняемого — и того больше. Следует помнить, что застройка, деревья и другие препятствия резко ограничивают расстояние видимости на закруглениях малого радиуса. Часто оно бывает недостаточным при движении на подъем.

Автомобильная дорога изменяет свои качества и под влиянием погодных условий. Дождь, снегопад, гололед, туман затрудняют движение и требуют от водителей повышенной внимательности. Прежде всего, в плохую погоду уменьшается сцепление шин с покрытием и ухудшается видимость. Коэффициент сцепления шины с асфальтобетонным покрытием при гололеде уменьшается примерно в шесть раз, поэтому двигаться в гололед нужно на скоростях не свыше 20 км/час, с увеличенной вдвое дистанцией между машинами.

Одна из главных опасностей на скользкой дороге — занос автомобиля при торможении. Тормозить необходимо по возможности без блокировки колес, плавно, несколько раз кратковременно нажимая на педаль тормоза, не выключая сцепления. На поворотах торможения следует избегать.

Дорога становится скользкой не только в гололед. С большими трудностями связано вождение автомобиля в весенне-осеннюю распутицу. Проезжая часть в этот период часто бывает мокрой, а местами покрывается слоем жидкой грязи. Дорога становится скользкой и в жаркие дни, когда на покрытии выступает битум, в утренние часы, когда проезжая часть увлажняется из-за тумана. Особенно опасным становится гладкое покрытие в самом начале дождя; на проезжей части образуется смесь из воды и пыли — отличная «смазка», резко снижающая сцепление шины с покрытием. Высокая скорость в таких условиях недопустима.

Движение в дождь, туман, снегопад затрудняется и уменьшением видимости. В густом тумане она может сократиться до 20 и менее метров, что требует снизить скорость до 15—20 км/час.

В последние годы с ростом скоростных возможностей автомобилей все большее внимание стали обращать на явление аквапланинга, возникающее во время ливня. Что это такое? При быстром движении машины слой воды на дорожном покрытии сокращает зону контакта шины с дорогой до опасных пределов, вплоть до появления сплошной скользкой водяной подушки, на которой автомобиль становится неуправляемым. Исследования показали, что критическая скорость, при которой возникает эффект аквапланинга, тесно связана со степенью накачки шин. Чем они мягче, тем меньше их удельное давление на покрытие дороги, тем больше площадь контакта с ним, а следовательно, тем легче образоваться водяной прослойке под колесом. Если, например, нормальное давление в шинах «жигулей» равно 1,7 кГ/см², то в ливень передние колеса машины могут быть полностью отделены от поверхности дороги водяной подушкой уже при скорости 84 км/час. Поэтому в ливень скорость следует снижать.

Умение достаточно правильно выбирать безопасную скорость в зависимости от дорожных и погодных условий приобретает особенно важное значение при движении в темное время суток. Несмотря на то, что на наших дорогах ночью движение сокращается в 8—10 раз, половина всех дорожно-транспортных происшествий случается именно в эти часы из-за ухудшения условий видимости. Здесь сказываются и особенности работы зрительного аппарата человека в темноте.

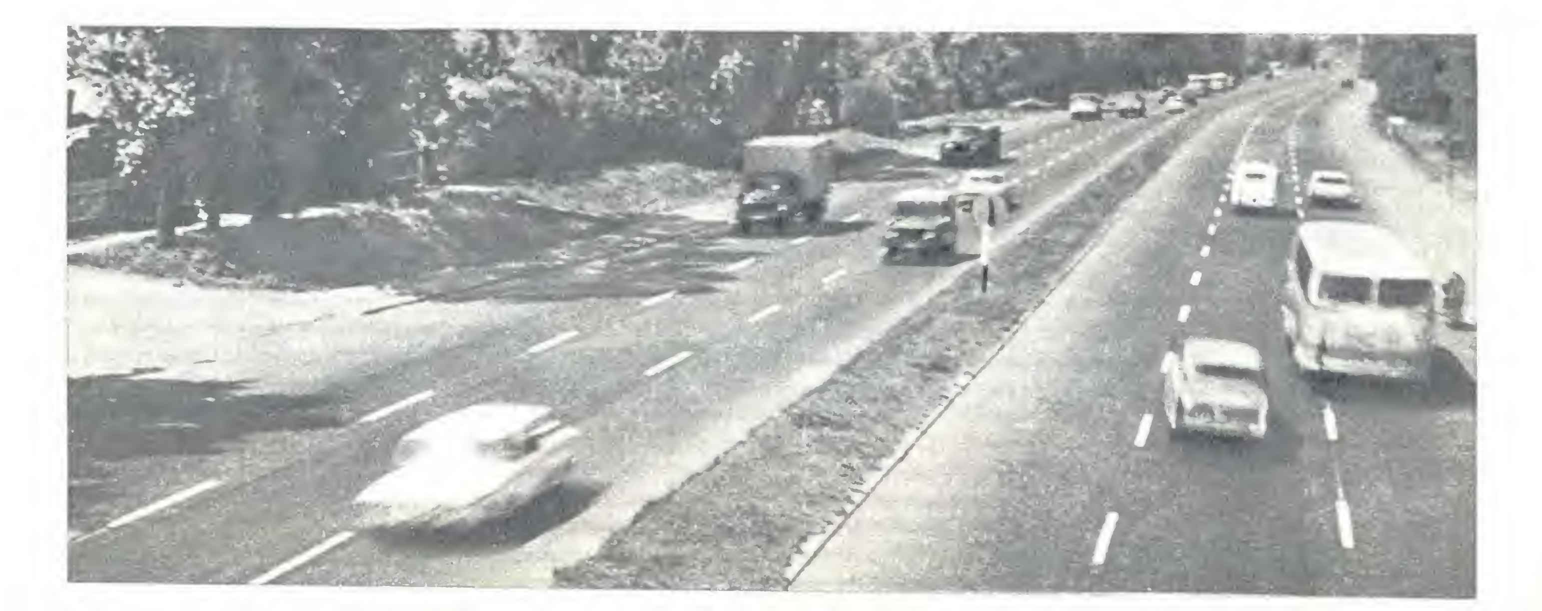
Исследования показали, что ночью пешеход в темной одежде различается водителем при дальнем свете фар на расстоянии 110 метров, а при ближнем — 70 метров. При уменьшении размера препятствия расстояние видимости снижается. Скажем, выбоина размером 40×40 см при скорости 60 км/час обнаруживается лишь на расстоянии 20—30 метров.

Современное состояние световых приборов автомобилей не позволяет двигаться ночью со скоростью более 80—90 км/час, да и то на прямолинейных участках наиболее технически совершенных дорог. На дорогах с интенсивным ночным движением водителям приходится часто пользоваться ближним светом фар, что сокращает расстояние видимости и требует снижения скорости до 40—50 км/час.

Итак, сев за руль, надо помнить, что скорость движения определяется чаще всего не мощностью двигателя, а качеством и особенностями дороги, которые все больше начинают сказываться на характере движения и его безопасности. Вот почему малоопытным водителям не следует обольщаться тем обстоятельством, что спидометр их «жигулей» рассчитан на максимальную скорость 160 км/час, а тем более не пытаться достичь ее во что бы то ни стало. Мощностные и скоростные возможности заложены в современный автомобиль не столько для того, чтобы ездить на нем, «выжимая» все, на что он способен, сколько для того, чтобы за счет его высоких динамических характеристик улучшить условия движения при разгоне, маневрировании, движении на подъем и в других случаях, где полезен резерв мощности двигателя.

В. АСТАФЬЕВ,
кандидат технических наук
г. Львов

Фото В. Ширшова



ВО ХМЕЛЮ



По Рязанскому шоссе возвращалась в город с тренировки группа юношей велосекции люберецкой спортивной базы «Динамо». Ребята без устали крутили педали, а тренер Владимир Смирнов сопровождал их на мотоцикле. Перед железнодорожным переездом у одной из спортсменок слетела цепь. Не останавливая колонну, тренер стал оказывать ей помощь. Несколько минут он пытался натянуть цепь, но это не удалось. Тогда он положил неисправный велосипед на мотоцикл и, посадив школьницу в коляску, поехал дальше. Но, простояв минут 15—20 перед шлагбаумом у железнодорожного переезда, догнать ребят уже не смог. А тем временем колонна велосипедистов въехала на оживленный Октябрьский проспект города. Она уже приближалась к своей базе, когда у тринадцатилетнего Андрея С. сломалось крепление для стопы. Мальчик отстал. Ребята постарше это видели, но, увы, никто из них не сошел с велосипеда, не пытался помочь товарищу. Все умчались дальше. О трагической гибели Андрея и команда, и тренер узнали уже из чужих уст. А случилось вот что.

Отставший от группы Андрей медленно ехал по проспекту. На пересечении с улицей Власова ему надо было повернуть налево. По правилам он должен был остановиться, сойти с велосипеда и, убедившись в безопасности, перейти на другую сторону по пешеходному переходу. Предоставленный самому себе, он этого не сделал. А когда выехал почти на середину дороги, сзади, обгоняя идущие впереди машины, стремительно выскочил голубой «Москвич». Никто, как говорят, и ахнуть не успел, как он правым крылом сшиб велосипедиста. Ударившись головой об асфальт, мальчик погиб.

Прибавив скорость, виновник дорожного происшествия трусливо скрылся. В погоню за ним устремился водитель автобазы Моспочтамта Николай Федоров, но на почтовом фургоне догнать мчавшийся с большой скоростью «Москвич» не смог. Успел лишь заметить номер автомобиля и характерную примету—две вертикальные полоски темно-синего цвета на кузове.

Этого было достаточно, чтобы легко установить принадлежность машины: люберецкая хозрасчетная база-магазин № 1 ногинской транспортно-экспедиционной конторы управления снабжения и сбыта Мособлисполкома. Работал на ней шофер второго класса Владимир Сидельников.

Сотрудники 6-го отделения дорожного надзора только приступили к розыску водителя, как тот сам явился к ним. Волнуясь, заявил:

— В двенадцать часов заехал с работы домой. Пока обедал, угнали машину...

Уличить шофера в обмане не составило особого труда. Тем более что инспектор дорожного надзора В. Векшин видел Сидельникова за рулем автомобиля незадолго до того, как сбили велосипедиста. Позднее стали известны и обстоятельства, предшествовавшие наезду.

Началось все с того, что в разгар рабочего дня грузчик Анатолий Кудряков предложил выпить. Компанию ему составили грузчик Анатолий Стазаев, водитель автопогрузчика Михаил Талдыкин и уже известный нам шофер Сидельников. После выпивки решили, что не худо бы «добавить» пива. За этим и отправились на машине в город. Завернули в один ларек, в другой, пива не нашли. Решили продолжить поиски. Следуя с большой скоростью по Октябрьскому проспекту, подгулявший Сидельников был невнимателен, болтал со своими попутчиками, то и дело оборачиваясь. А когда случилось непоправимое, вмиг «протрезвел» и... нажал на «газ». Свернув в переулок, помчался очертя голову к песчаным карьерам. Там и высадил собутыльников, заручившись от них обещанием сказать, что «ничего, мол, не видели и не слышали». Бросив машину, Сидельников решил заявить об ее угоне.

Судили Сидельникова и по статье 211 Уголовного кодекса РСФСР, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения, и по статье 127 — за оставление без помощи пострадавшего. Приговор люберецкого городского суда — шесть лет лишения свободы с последующим лишением права на управление транспортными средствами на три года.

За нарушение инструкции о порядке сопровождения велосипедистов на учебно-тренировочные занятия и несоблюдение Правил дорожного движения приказом по московскому областному совету «Динамо» тренеру В. И. Смирнову объявлен строгий выговор.

П. ЕФИМОВ

С законом «на Вы»

Ответ на задачу, помещенную в № 11

Нарушение водителем автобуса Слесаренко Правил дорожного движения и эксплуатации автотранспорта привело к гибели трех пассажиров, трое получили тяжкие и четверо легкие телесные повреждения. В данной ситуации тот факт, что погибло несколько пассажиров, является квалифицирующим признаком части третьей статьи 211 Уголовного кодекса РСФСР. Закон не определяет конкретно количества лиц. Важно, что погибло их несколько. Это обстоятельство повышает общественную опасность преступления, и закон предусматривает за него более строгое наказание — «лишение свободы на срок от 3 до 15 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 5 лет или без такового».

Решение следователя о привлечении водителя к ответственности на основании этого закона, безусловно, правильно. Перед выездом из гаража Слесаренко знал о плохом состоянии покрышек автобуса, о неравномерности давления воздуха в колесах. А ведь все это способствует плохому торможению и заносу машины даже на сухом покрытии дороги, а что уж тут говорить о мокром и тем более грязном покрытии. Знал Слесаренко, конечно, и о неисправности спидометра, и о том, что при таких неисправностях нельзя выезжать на линию, но поехал.

Неверно он и управлял машиной, вел автобус без учета изменений дорожной обстановки и не снизил скорость перед влажным покрытием. А когда автобус стало заносить, водитель растерялся и действовал не лучшим образом. Все это привело к трагическим для пассажиров последствиям.

Должен нести ответственность и механик Логинов, выпустивший из гаража автобус с серьезными неисправностями. Она предусмотрена статьей 211[2] Уголовного кодекса РСФСР: «Выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных автомототранспортных или городских электротранспортных средств, тракторов или иных самоходных машин или иное грубое нарушение правил их эксплуатации, обеспечивающих безопасность движения, совершенное лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, если это повлекло последствия, указанные в статье 211». Как мы убедились, выпуск Логиновым неисправного автобуса в рейс повлек последствия, предусмотренные статьей 211,— гибель пассажиров и причинение им телесных повреждений, следовательно, он совершил преступление. Помимо этих действий, в случае наступления указанных в законе последствий, преступлением будет являться также допуск к управлению транспортным средством лиц, не имеющих или лишенных водительских прав, водителей в нетрезвом состоянии и некоторые другие действия.

В качестве меры наказания за такое преступление закон определяет лишение свободы на срок до 5 лет, или исправительные работы на срок до 1 года, или штраф до 100 руб. с лишением права занимать должности, связанные с ответственностью за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, на срок до 5 лет или без такового.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Могут ли эти автомобили двигаться в показанных направлениях?

могут 1 — не могут 2 — только ЗИЛ 3

II. Можно ли здесь совершать обгон?

можно 4 — нельзя 5 — можно при скорости обгоняемого менее 30 км/час 6

III. Можно ли остановиться в этом месте?

можно 7 — нельзя 8

IV. Можно ли совершить такой маневр?

можно 9 — нельзя 10

V. Можно ли повернуть направо из такого положения?

можно 11 — нельзя 12

VI. Могут ли в кузове находиться люди, сопровождающие груз?

могут 13 — не могут 14 — могут, если есть места для сидения 15

VII. В каких направлениях может двигаться этот водитель?

налево 16 — прямо 17 — в любом из показанных 18

VIII. Могут ли эти водители двигаться прямо с крайних полос на проезжей части?

могут 19 — не могут 20 — может только мотоциклист 21

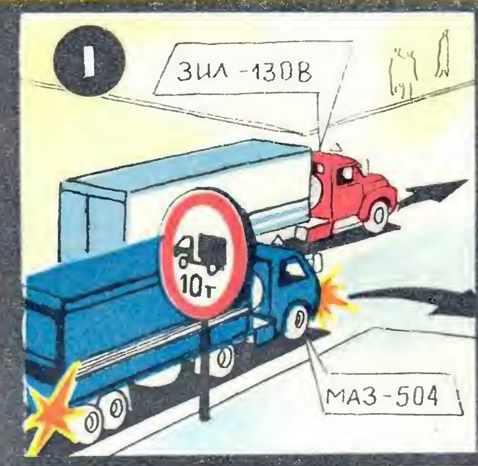
IX. Знаете ли вы, какова норма содержания СО в отработавших газах двигателя на больших оборотах холостого хода?

1% 22 — 2% 23 — 3% 24 — 4% 25 — 5% 26

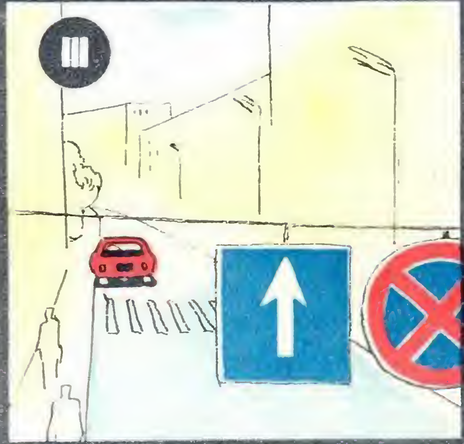
X. Можно ли на неосвещенных дорогах двигаться только с габаритными огнями?

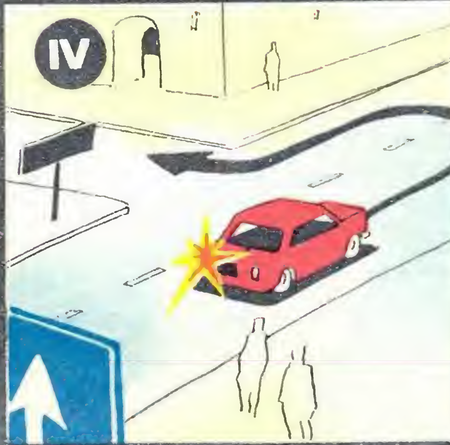
можно 27 — нельзя 28 — можно лишь при встречных разъездах 29

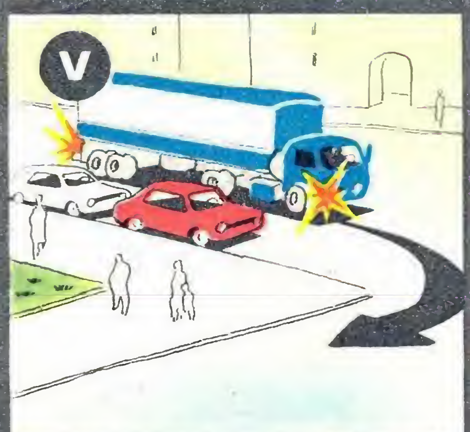
Ответы — на стр. 40.

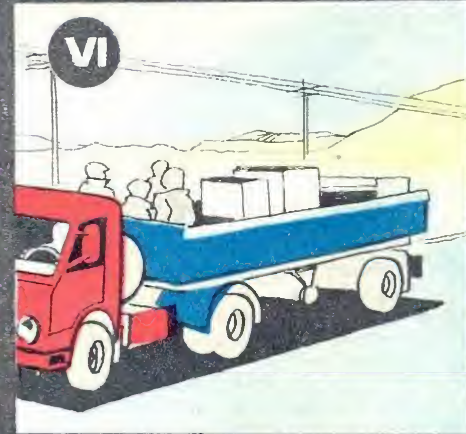


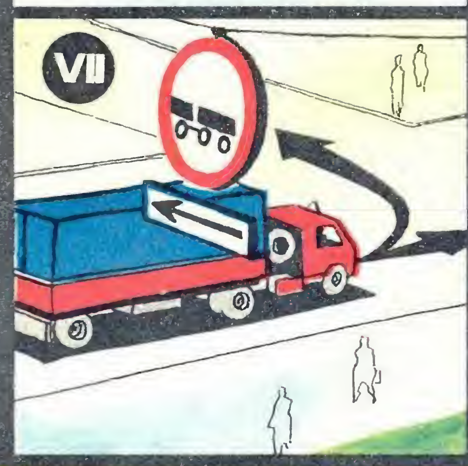






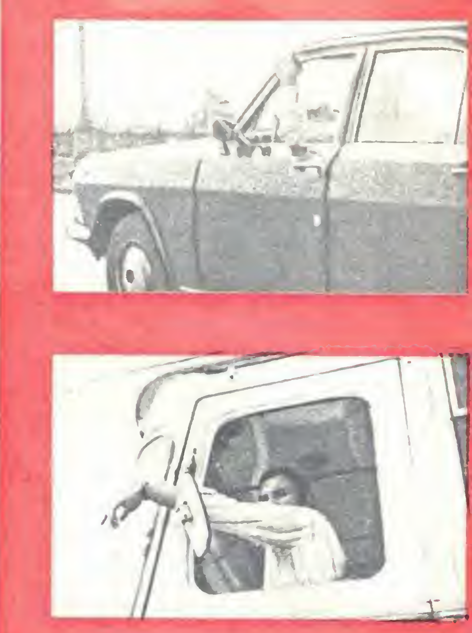




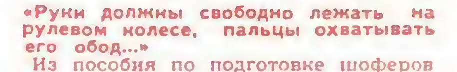








ОДНОЙ РУКОЙ



«Руки должны свободно лежать на рулевом колесе, пальцы охватывать его обод...»
Из пособия по подготовке шоферов

Это правило в учебниках для водителей появилось еще в те годы, когда они чувствовали себя на дорогах довольно вольготно. Но с тех пор несравнимо вырос парк автомобилей в наших городах. Все теснее на их улицах, все труднее ездить. В часы «пик» плотно, буквально бок о бок проносятся водители. Интервалы минимальны — какой-нибудь метр-полтора. Так что все время надо быть начеку, а в маневрах предельно осторожным. Тут, как в соревнованиях по фигурному вождению, каждый «посыл» руля должен быть точен и строго отмерен. Иначе — искореженные крылья, смятые двери, а может, и более серьезные аварии. Но приглядитесь: нет-нет да и мелькнет в окне пронесшейся мимо машины развалившийся на сиденье водитель, этак небрежно, одной рукой придерживающий руль, а другой... Другая то подпирает крышу, то лежит на поворотном стекле, то просто болтается за дверцей. Вот, мол, какой я мастер, вот как овладел машиной — одной рукой правлю! Что это — детская болезнь тех мальчишек-велосипедистов, которые, осваивая первую в своей жизни машину, полагали, что высшее искусство вождения — крутить педали, не держась за руль? В ребячью пору кто из нас не переболел этим. Но откуда это бахвальство у великовозрастных дядей?

Когда мы именно так поставили вопрос перед одним из «удальцов» — водителем из Люберец В. Марковым (80-45 ЮБЦ), он даже обиделся:

— Да что я, мальчик, что ли. Мне уже под пятьдесят, когда-то сам курсантов вождению обучал...

— И тоже водить одной рукой?

— Нет, конечно.

— Тогда в чем же дело?

— Не знаю. Привычка, наверное...

Что привычка, это ясно. Но привычка-то вредная. И потому, что на лицах десятков водителей, с которыми пришлось беседовать на эту тему, мы видели иронические улыбки, а в их глазах читали «Да бросьте, неужели вы верите, что от таких пустяков может случиться авария?», мы хотим поговорить на этот счет подробнее.

Что спорить, рулевое управление сейчас даже у грузовиков необычайно легкое. Специальным образом подобранные пары и передаточные числа рулевых механизмов, гидроусилители и другие приспособления позволяют без труда поворачивать руль и одной рукой. Но безопасно водить автомобиль таким образом, конечно, нельзя. И то, что с вами скажем, никаких бед пока не случалось, ничего еще не доказывает. Это не послужит утешением, когда, что называется, гром грянет.

В сутолоке и тесноте городских магистралей лавировать приходится довольно часто, правда? Но ведь маневрирование на дороге это не просто движение влево—вправо, это нередко быстрое перестроение в строго ограниченном пространстве, узком коридоре, оставленном на проезжей части другими водителями. Просто свернуть в сторону можно, рванув руль и одной рукой. Но таким способом обеспечить безопасность на практике мало когда удается. Ограниченная ширина дороги, деревья, столбы, различные придорожные сооружения и случайные препятствия, наконец, рядом движущиеся автомобили исключают такие размашистые действия. Езда на высоких скоростях в плотном потоке, а нынешние условия движения именно таковы, требует сплошь и рядом ювелирной точности, филигранной техники при объезде неожиданных помех на пути. Переложить же руль туда и обратно с определенной амплитудой одной рукой невозможно. Кто не верит, может на досуге попробовать, скажем, выполнить «змейку» между габаритными ограничителями на свободной площадке. К тому же резкие маневры рулем — верный путь к заносу и опрокидыванию. Мы не располагаем, конечно, статистикой (кто же признается в том, что сам виноват в случившемся!), но уверены, что за фразой «водитель не справился с управлением» в протоколах дорожных происшествий очень часто скрываются и такие ситуации. Запомним, что в легкости руля есть и отрицательная сторона — можно не рассчитать, и усилие окажется много больше того, что требовалось, и автомобиль, по выражению спортсменов, улетит с дороги. Такая опасность угрожает меньше, если обе руки водителя всегда на руле. Двумя руками проще отмерить его поворот.

Другое соображение. Известно, какое большое значение в безопасности движения имеет оперативность водителя, скорость его реакции. Допустим, вы настоящий ас и ездите безукоризненно. Но

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

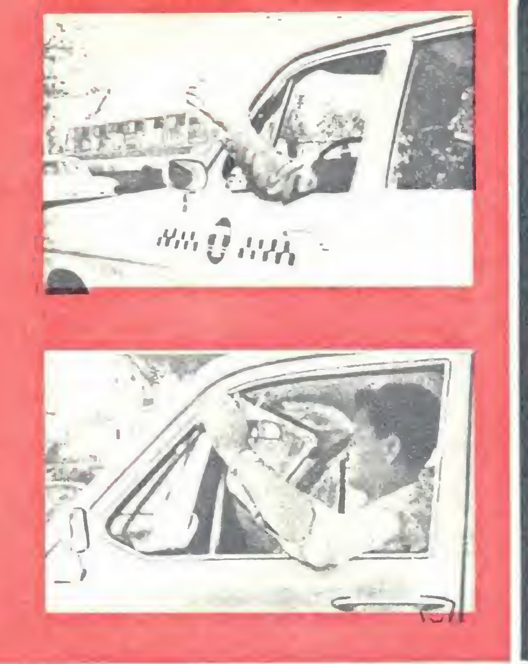
ВЕНГРИЯ. С этого года скорость на всех шоссе ограничена до 100 километров в час, а при проезде через населенные пункты — 60 километров в час.

ПОЛЬША. Введены правила, устанавливающие новые максимальные скорости движения. Вне населенных пунктов легковые автомобили могут ехать со скоростью, не превышающей 100 километров в час, грузовики грузоподъемностью до 2,5 тонны — 80 километров в час, свыше 2,5 тонны и мотоциклы — 70 километров в час.

ЧССР. Здесь сконструировали электронное устройство, регулирующее давление в тормозной системе в зависимости от дорожных условий. На скользкой дороге оно уменьшается, что обеспечивает сцепление шин с покрытием и управление автомобилем.

АНГЛИЯ. При теперешних электрических системах автомобилей огни остановки гаснут немедленно после того, как нога будет снята с тормозной педали. В этот момент водители позади не могут определить — увеличивает или уменьшает скорость автомобиль перед ними. Конструкторы недавно создали стоп-сигналы, в которых свет гаснет только после нажатия на педаль «газа».

БЕЛЬГИЯ. Рост числа дорожно-транспортных происшествий привлекает все больше внимания. Радиостанции и телестудии увеличивают количество часов передач, посвященных безопасности движения. Такие радиопередачи, как показали обследования, слушает половина населения страны, а телепрограммы — свыше 70 процентов. Более детальная классификация показала, что самыми активными радиослушателями и телезрителями этих программ являются автомобилисты со стажем менее десяти лет.





разве можно исключить возможность ошибок со стороны других водителей и пешеходов. Стало быть, за рулем надо всегда быть собранным, внимательным. Не ясно ли, что расслабившийся, с опущенной из окна рукой водитель отреагирует на опасность с некоторым опозданием. И это «чуть-чуть позже» может привести к большой беде. Когда мы в рейде говорили об этом с водителями, то слышали такие приблизительно возражения: «Ну что вы, при случае схвачу руль мгновенно!» Поверьте, что это — пустые слова. В экспериментах и на практике давно установлено: когда водитель, что называется, отмобилизован, готов к немедленным действиям, его реакция на 0,2—0,5 секунды меньше. А что такое несколько десятых секунды? Это выигранных 10—15 метров пути, это свобода маневра, а в критической обстановке — спасение. Ведь на поворот руля всего-то требуется 0,15—0,30 секунды. Человек, управляющий автомобилем одной рукой, просто крадет их у себя сам. На что же он рассчитывает? На авось? Только так.

С этой постановкой вопроса наши собеседники, понятное дело, не соглашались. А «особый» стиль езды объясняли по-разному.

Таксист И. Ломов (54-03 ММЛ), например, тем, что надо рассказывать пассажиру о достопримечательностях столицы. Что ж, рассказывать можно, но зачем же жестикулировать, бросая руль. Да еще на приличной скорости. Между прочим, в его талоне уже два предупреждения за превышение скорости.

Владелец собственных «Жигулей» (76-40 МКЦ) Г. Снегирев тем, что он водитель первого класса, профессионал. Но какой же это, извините, профессионализм, если ему недостает таких необходимых для любого водителя качеств, как чувство ответственности за безопасность окружающих его людей, собранность, внимательность.

Водитель автобуса (80-22 ММА) И. Медведев сослался на то, что едет, мол, тихо, не больше 30 км/час. На это можно лишь заметить, что по статистике дорожных происшествий большинство всяких ЧП на городских автобусных маршрутах как раз и происходит в диапазоне скоростей от 10 до 30.

Целую «аэродинамическую» теорию развил перед нами водитель «Волги» (26-92 МКО) В. Селиверстов. По его мнению, когда левая рука за окном, струя воздуха проходит по машине как-то иначе и лучше обдувает его всего.

У И. Анчиполовского (85-53 МКФ) своя философия: «А мне так удобнее!» На то, что его манера езды неудобна, просто опасна для окружающих, ему, видимо, наплевать. В его водительских правах уже шестой по счету талон предупреждений. Такое, как вы понимаете, за пустяки не бывает. Сколько же грубейших нарушений правил на его совести! Кстати, на передних шинах его «Запорожца» рисунка протектора уже нет. Стало быть, прокола жди в любой момент. И все-таки хозяин автомобиля по-прежнему поразительно беспечен — одна рука на руле.

В этой связи стоит напомнить один случай из водительской практики. Вероятно, многим читателям он известен, заметка эта в одной из центральных газет была напечатана года два-три назад. Произошло вот что. По магистрали Москва—Симферополь шел междугородный автобус. На хорошей скорости, ибо дорога была пустынна и ровна. Опасность возникла внезапно: на полном ходу лопнуло переднее колесо. Автобус мгновенно вильнул к кювету. Казалось, еще миг — и он опрокинется. Но водитель изо всех сил удерживал тяжелую машину на курсе. Руль рвало из рук, от страшного напряжения сводило мышцы, темнело в глазах, но водитель победил. Пройдя около 200 метров, автобус остановился, не лег на бок, не перевернулся. Жизнь многих людей была спасена. Представьте, какой бы был финал этой истории, управляй водитель одной рукой.

Вот, пожалуй, и все, что мы хотели сказать на эту тему. Впрочем, еще несколько слов в заключение.

В нас всегда живет восхищение людьми, которые могут и тяжелую работу делать легко, весело, играючи. Хорошо, когда, как говорится, бог силой и смекалкой не обделил. На такую работу приятно смотреть. Но никому, согласитесь, в голову не придет считать мастерами тех, кто легкость подменяет легкомыслием, умение — ухарством, а уверенность — самоуверенностью. Наши «герои» оказались, к сожалению, именно такими. Однако дорога — не место для бравады и рисовки.

Бригада «За рулем»
Г. ЗИНГЕР, А. КОШЕЛЕВ,
инструктор Управления ГАИ Мосгорисполкома,
С. ВЕТРОВ

ИТАЛИЯ. Рим, согласно последним исследованиям, является самым шумным городом Европы. С восьми утра до полуночи на его центральных магистралях общий уровень шума достигает 100 децибел, что соответствует звуку, издаваемому едущим мотоциклом при замере с расстояния в один метр.

КАНАДА. Все большее применение получают здесь снегоходы (мотонарты), еще быстрее растет число несчастных случаев, связанных с этим видом транспорта. Самая распространенная причина — столкновения с автомобилями на дорогах, а на замерзших реках снегоходы довольно часто проваливаются под лед.

США. С 1976 года все выпускаемые автомобили должны будут иметь новое оборудование — систему зеркал, напоминающую перископ, чтобы прямо над лобовым стеклом водитель видел панорамное изображение происходящего на дороге за своей машиной.

ТУРЦИЯ. На дорогах страны в 1974 году произошло 39 608 дорожных происшествий, в результате которых погиб 521 человек и ранены 28 192 человека. Анкара занимает первое место по количеству катастроф, а по числу погибших печальный рекорд принадлежит Измиру и Стамбулу.

ФРАНЦИЯ. Анкетным опросом установлено, что примерно 30 процентов поездок, совершаемых в городах, связано с использованием велосипедов и мопедов. Водители этих транспортных средств составляют 32 процента от всех пострадавших в дорожных происшествиях. В этом году Управление дорог выделило миллион франков на строительство велодорожек.

ЯПОНИЯ. На острове Хонсю открылся для движения второй в мире по протяженности автомобильный туннель. Длина его — 8489 метров. Он уступает только автомобильному туннелю под Монбланом (11 600 метров).

БУКСИРОВКА

Что и говорить, на дороге благополучие каждого из нас зависит не только от собственных решений и действий, но в не меньшей степени и от водителей, которые движутся рядом. Однако есть ситуации, когда мы в прямом смысле слова вверяем свою судьбу другому. Случилась, например, с вашим автомобилем беда. Поломка, из-за которой самостоятельно двигаться дальше нет никакой возможности. Что делать? И вот вы уже «голосуете», а к затормозившему возле вас коллеге бросаетесь со словами: «Друг, возьми на буксир! Дотяни до места!» До места — это, скажем, до гаража, станции технического обслуживания, а может статься, если дело происходит где-нибудь за городом, до ближайшего населенного пункта. В общем, расстояние измеряется и сотнями метров и сотнями километров. Но дело не в этом.

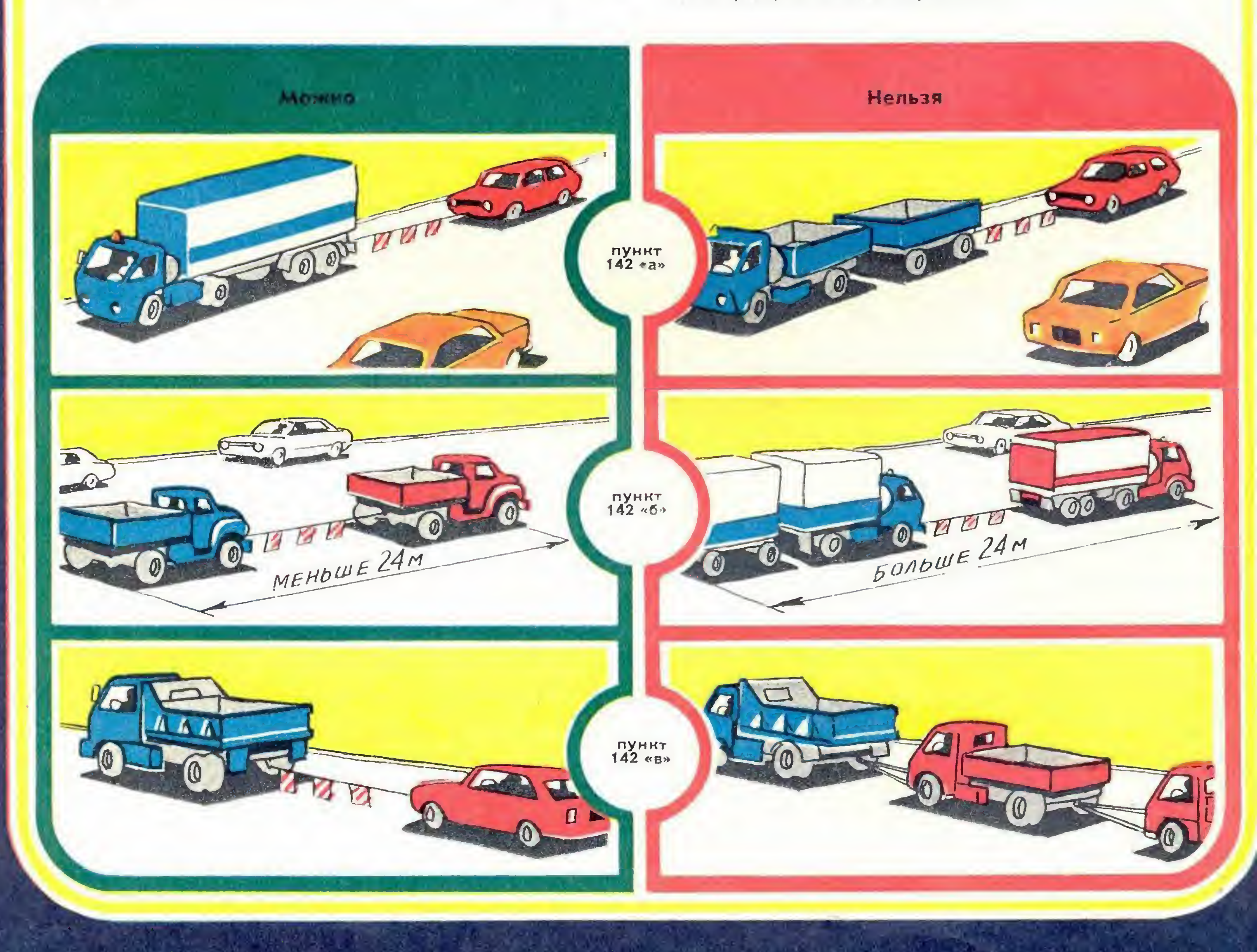
Буксировать другое транспортное средство совсем не просто. Не каждый сумеет. Пусть не сочтут нас перестраховщиками, но новичку за рулем мы прямо скажем: если не вынуждают какие-то чрезвычайные обстоятельства, когда, например, кроме как от вас помощи ждать неоткуда, не беритесь буксировать другой автомобиль. Объясните положение вещей — вас поймут. Вот поднакопите опыта, тогда другое дело.

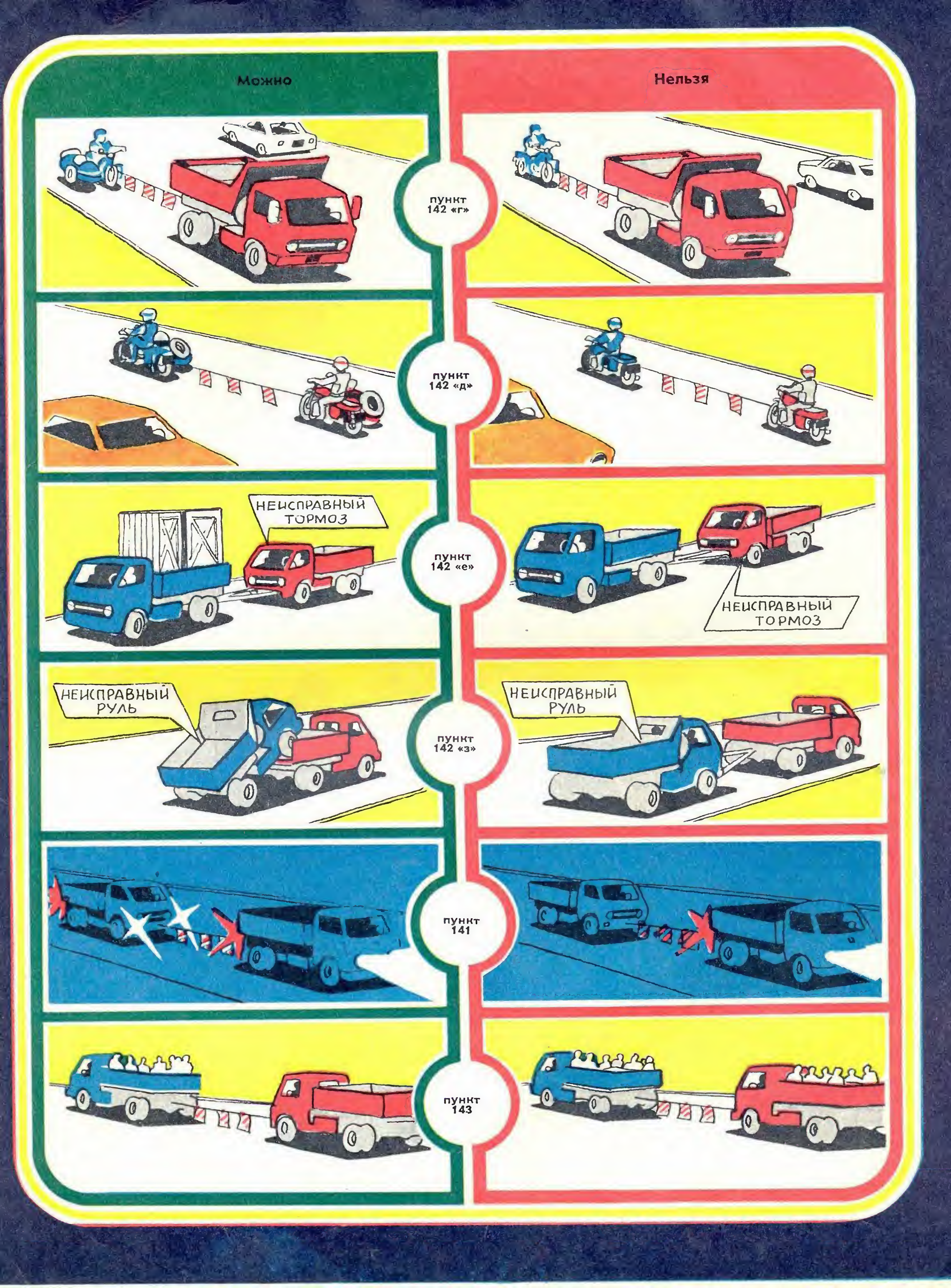
Мы вовсе не сгущаем краски. Статистика дорожных происшествий знает тому немало примеров. Наконец, обратите внимание: в Правилах дорожного движения требования к буксировке изложены в главе «Особые условия дорожного движения». Их особый характер в том, что такому движению сопутствуют обстоятельства, представляющие определенную угрозу безопасности: темнота, кручи горных дорог, неисправности машин и т. п. В самом деле, часто приходится брать на буксир автомобиль без тормозов, с неисправным рулевым управлением и другими повреждениями, создающими дополнительные трудности в езде. Так что отнеситесь к буксировке со всей ответственностью, независимо от того, ведущий вы в ней или ведомый.

Конечно, ведущему приходится думать и рассчитывать за двоих. Иначе ведомый может оказаться не в состоянии повторить его маневр при объезде препятствия, вписаться в поворот, перестроиться и т. д. Даже при жесткой сцепке невозможно движение «след в след», и при маневрах буксируемый всегда отклоняется от курса. И тем больше, чем длиннее связывающее звено. С учетом этого обстоятельства и регламентирована длина сцепки: при жесткой — не более 4 метров, при гибкой — от 4 до 6 метров. В то же время, длина гибкого связывающего звена (трос, канат) определяет и максимальную скорость при буксировке — не более 30 км/час. Ведь остановочный путь буксируемого автомобиля всегда больше, чем у тягача. Больше на расстояние, которое он проходит за время реакции водителя. А время это, даже если водитель внимателен и собран, составит около 0,6 секунды. Стало быть, прежде чем буксируемый начнет тормозить, его автомобиль при скорости 30 км/час пройдет более 5 метров. Поэтому, стоит чуть превысить скорость, и дистанции в 4—6 метров (длина связывающего звена) может просто не хватить, столкновение машин при резком торможении станет неизбежным. Вообще вести автомобиль-тягач надо по возможности плавно, без резких ускорений и торможений: ведь другая машина у вас буквально на хвосте. Не забывайте об этом. А также и о том, что ее водитель не имеет такой видимости и обзорности пути, как у вас, и для него многое в ваших действиях может явиться полной неожиданностью.

Мы полагаем, сказанное не будет истолковано как попытка отговорить кого-то от буксировки. Конечно, помогать друг другу на дороге необходимо. Но делать это надо грамотно, с ответственностью и соблюдением всех принятых на этот счет правил.

Они и раскрыты на наших рисунках.




Можно
Нельзя
пункт 142 «г»
пункт 142 «д»
НЕИСПРАВНЫЙ ТОРМОЗ
пункт 142 «е»
НЕИСПРАВНЫЙ ТОРМОЗ
НЕИСПРАВНЫЙ РУЛЬ
пункт 142 «з»
НЕИСПРАВНЫЙ РУЛЬ
пункт 141
пункт 143

Пятилетке — победный финиш, XXV съезду — достойную встречу!

РОЖДЕНИЕ ОТРАСЛИ

Финиш пятилетки! Для всех предприятий, всех отраслей народного хозяйства это время подведения итогов, результатов больших трудовых усилий. Годы девятой пятилетки стали годами массовой автомобилизации.

За 1971—1975 годы продажа автомобилей населению увеличилась почти в семь раз. Такой скачок стал возможным прежде всего благодаря вводу в строй Волжского автозавода, который, набрав проектную мощность, выпускает теперь 660 тысяч малолитражек в год.

Крупный шаг вперед сделан и в создании сети станций технического обслуживания машин, на необходимость которой указывали Директивы XXIV съезда КПСС. Впервые эта проблема была выдвинута в ранг государственной задачи.

К началу пятилетки в стране насчитывалось 362 станции автосервиса. Теперь их число достигло тысячи, а общая мощность увеличилась до десяти тысяч рабочих постов. В службе «здоровья» автомобилей трудится 45 тысяч человек — втрое больше, чем пять лет назад. Намного возрос и объем услуг: с 35 почти до 250 миллионов рублей. Иными словами, об автосервисе сегодня можно говорить как о новой отрасли.

Передним краем ее без всякого преувеличения мы вправе назвать сеть специализированных предприятий Волжского автозавода. Доля машин, носящих марку «ВАЗ», в парке легковых автомобилей индивидуального пользования уже приближается к сорока процентам. И показатель этот будет расти.

Столь большие масштабы выпуска машин потребовали принципиально нового подхода к организации системы автосервиса. ВАЗ первым среди автозаводов страны ввел так называемое фирменное обслуживание автомобилей, взяв на себя заботу о них на весь срок службы.

Около десяти тысяч работников занято в специализированной сети автосервиса ВАЗа. Основа ее — технические автоцентры, построенные в ряде мест крупные современные предприятия, своеобразные цехи завода, вынесенные за его территорию, для обслуживания автомобилей «Жигули» в различных городах Советского Союза. Производственная площадь типового автоцентра почти десять с половиной тысяч квадратных метров. Здесь — современные стенды диагностики, специализированные участки, все возможности для того, чтобы ликвидировать любую неисправность.

Вазовская сеть автосервиса исключает ненужные промежуточные звенья между заводом и потребителем. Сосредоточение в руках объединения АвтоВАЗ всего комплекса операций — изготовления, предпродажной подготовки, реализации, гарантийного ремонта, технического обслуживания и восстановительного ремонта, — устанавливает непосредственную ответственность изготовителя за судьбу выпускаемой продукции на всех этапах и способствует максимальному удовлетворению нужд владельцев автомобилей.

Технические центры, размещаемые на территории республик, краев и областей, создадут единую заводскую систему гарантийного ремонта и технического обслуживания, управление которой будет осуществляться с помощью вычислительного центра.

Каждый автоцентр, являясь головным предприятием в своей зоне, объединяет более мелкие станции технического обслуживания — стационарные и передвижные. Типовой центр рассчитан на 50 рабочих постов. Такая производственная мощность позволяет за год «лечить» 13 тысяч автомобилей. Получить же более мелкие услуги — это диагностика и регулировка, «косметика» (мойка) — здесь могут 42 тысячи машин. При каждом автоцентре проектируется магазин по продаже автомобилей и запасных частей.

К созданию специализированной сети технического обслуживания ВАЗ приступил в 1972 году. А уже через год его станции автосервиса «посетило» 400 тысяч автомобилей. К концу девятой пятилетки с пуском всей опорной сети специализированных автоцентров эта цифра превысит миллион.

Заводские станции технического обслуживания многое взяли от основного производства — есть на них и ОТК, действуют единые правила предоставления услуг, определены гарантийные сроки по основным видам работ и т. д. В то же время прочный союз сервисной сети с заводом позволяет ей оперативно переключаться на техобслуживание и ремонт новых модификаций «жигулей».

Автомобиль в современных условиях все в большей степени становится предметом массового спроса. Но не только количество выпускаемых машин диктует необходимость расширения сети автосервиса. Несколько лет назад среднегодовой пробег автомобилей личного пользования не превышал 10 000 км. С появлением «жигулей» годовая «подвижность» машин резко возросла.

Вполне резонно: больше ездишь, надо чаще заглядывать на станцию технического обслуживания. ВАЗ в предстоящие годы намечает значительно расширить количество и географию предприятий своей сети автосервиса. Особое внимание будет уделено сооружению так называемых «модульных» станций из легкосборных конструкций.

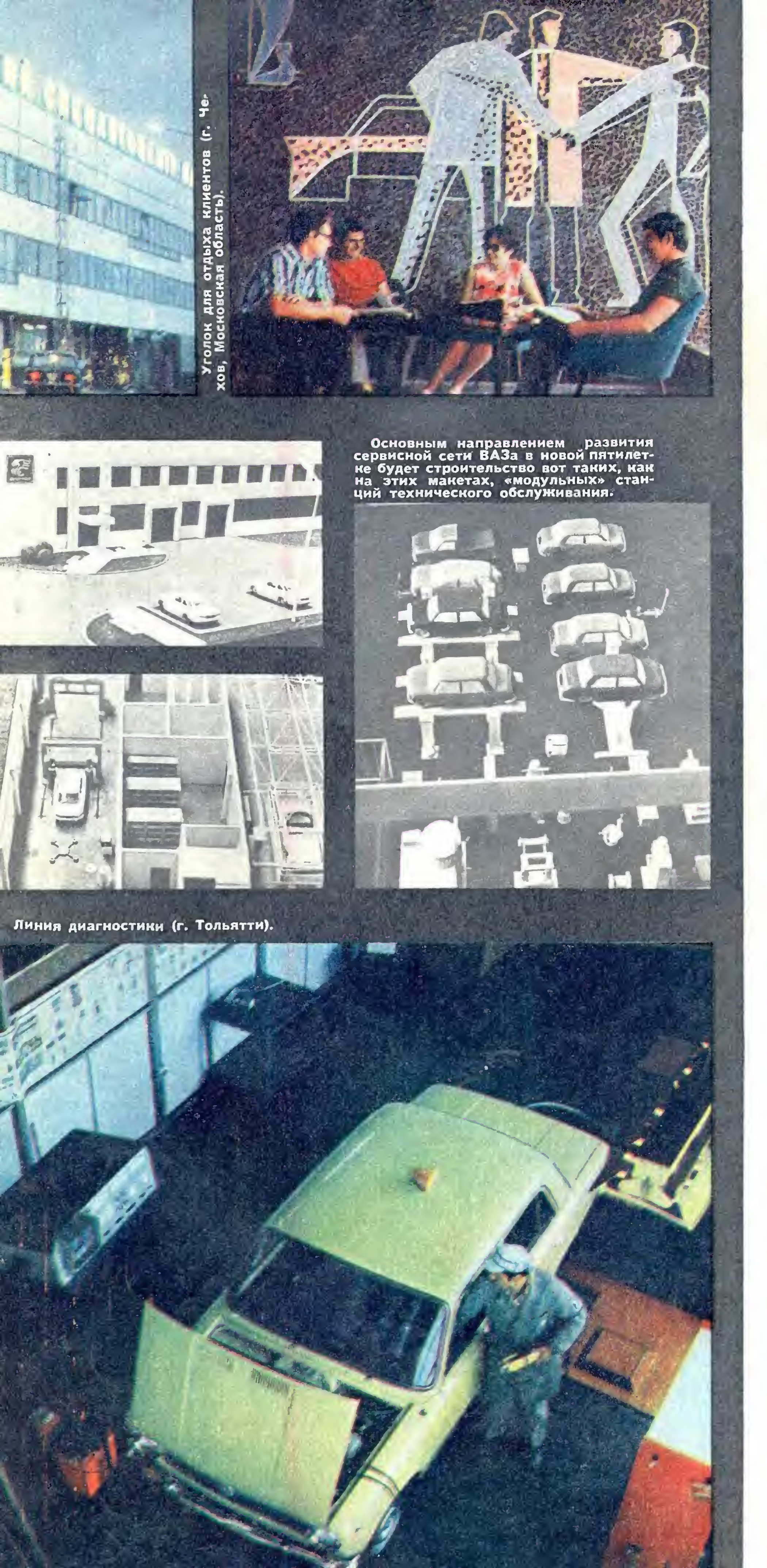
Делаются первые шаги и в налаживании технической помощи непосредственно на трассе. Оснащение предприятий автосервиса передвижными мастерскими (для чего вполне пригодны РАФ, УАЗ) с необходимым набором инструмента, приспособлений и запасных частей позволит по телефонным вызовам автолюбителей, выезжать для устранения неисправности прямо на дороге.

А. БЛОХНИН
Фото автора



Киевский спецавтоцентр — один из первых в сервисной сети ВАЗа.

Передвижная мастерская автосервиса (Куйбышевская область).


Уголок для отдыха клиентов (г. Чехов, Московская область).

Основным направлением развития сервисной сети ВАЗа в новой пятилетке будет строительство вот таких, как на этих макетах, «модульных» станций технического обслуживания.

Линия диагностики (г. Тольятти).

Вопрос к читателям

УДОВЛЕТВОРЯЕТ ЛИ ВАС ТАРА?

Купил автолюбитель баночку, скажем, с гипоидным маслом. Стал заливать его в задний мост своей машины, да вот беда, стенки баночки жестковаты, горловина большая, а заливное отверстие маленькое: сколько масла долил, столько же и пролил. Неудобно.

Чтобы исправить положение Всесоюзный научно-исследовательский экспериментально-конструкторский институт тары и упаковки (ВНИЭКИТУ) в виде опыта разработал литровую тонкостенную тару с горловиной наружным диаметром 17 миллиметров. Выпустили ее и... получили много нареканий. Нефтебазы не удовлетворял малый диаметр горловины для налива масел, плохой товарный вид — форма неустойчивая, да и с наклейкой этикеток возникли трудности. Свои претензии высказали и потребители: упаковка мягкая, а это значит, что по мере отвинчивания пробки содержимое выливается и, конечно, в самый неподходящий для этого момент. А уж о том, что такую тару проткнуть или раздавить ничего не стоит, и говорить нечего.

Все это было институтом учтено при разработке ГОСТ 17000—71 на тару потребительскую из полимерных материалов для технических масел и смазок — все ее виды получили унифицированную горловину диаметром 30 миллиметров. В таком виде она и выпускается в настоящее время.

Но ничто не вечно. Как сообщил нам заместитель начальника «Главнефтеснаба» РСФСР И. Т. Зоненко, подошло время пересматривать этот ГОСТ. А чтобы работа была более плодотворной, «Главнефтеснаб» РСФСР считает полезным провести опрос автолюбителей: удовлетворяет ли их тара, продаваемая с маслами, и какую упаковку им хотелось бы иметь с учетом марки автомобиля.

Письма с предложениями следует направлять по адресу: 103074, Москва, пл. Ногина, 2/5, Управление нефтебазового хозяйства «Главнефтеснаба» РСФСР.

Письмо в редакцию

ДОБРЫЙ ПОМОЩНИК «МОСКВИЧ—408»

Уважаемая редакция!

Я работаю пчеловодом в колхозе «Адажи». По службе мне приходится разъезжать на своей машине круглый год, ну а выбирать дороги не приходится. Еду и в снег, и в грязь, и по песчаникам, и по полям. И всегда добрым помощником был мне «Москвич—408». До него у меня был «Москвич—407», который долго служил и прошел 160 тысяч километров без ремонта двигателя.

В 1967 году купил более современную машину — «Москвич—408». И не пожалел. В тяжелых условиях пришлось ему работать. Сейчас на спидометре 220 тысяч километров, а ремонтировать машину практически и не приходилось. Обслуживаю «Москвич» аккуратно: строго по инструкции меняю масло, смазки, провожу регулировки.

Что ж, «Москвич» есть «Москвич»! Полюбились мне эти машины. За такие автомобили большое спасибо коллективу автозавода имени Ленинского комсомола. Хочется пожелать ему и впредь выпускать машины столь же высокого качества.

А. МАЛНАЧ

г. Рига



ПОКАЗАТЕЛИ РОСТА

В этом номере мы завершаем публикацию отчетов о финальных соревнованиях по автомобильному и мотоциклетному спорту, входивших в программу VI Спартакиады народов СССР.

Спартакиада, посвященная 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, стала важной вехой в развитии спорта, вызвала огромный подъем спортивной, оборонно-массовой работы по всей стране. За время Спартакиады организациями ДОСААФ проведено более 1 миллиона 420 тысяч различных соревнований, подготовлено 4,5 миллиона спортсменов-разрядников.

В состязаниях по военно-техническим видам спорта, включавших 26 финалов, победу одержал коллектив Российской Федерации, на втором месте Москва, на третьем — Украина.

Больших успехов в ходе спартакиадных соревнований достиг и автомотоспорт. Он завоевал новые позиции, новых поклонников, вышел на экраны телевизоров, в радиоэфир, стал еще более популярным. Убедительное свидетельство тому публикуемые здесь цифры и факты.

Массовость, мастерство	Автомобильный спорт		Мотоциклетный спорт	
	V Спартакиада	VI Спартакиада	V Спартакиада	VI Спартакиада
Проведено соревнований	56817	75316	45169	76342
Количество участников	1004355	1572171	689181	1345915
Подготовлено спортсменов-разрядников	230193	365630	116849	202056
Подготовлено мастеров спорта	45	65	201	203

Спортивные коллективы Российской Федерации, Украинской, Узбекской, Казахской, Грузинской, Латвийской, Эстонской республик и Москвы выставляли команды во всех одиннадцати финалах по автомобильному и мотоциклетному спорту.

В командном зачете спортсмены Российской Федерации заняли по автомотоспорту 7 призовых (первое—третье) мест, Москвы — 7, Латвийской ССР — 4, Эстонской ССР — 3, Белорусской, Украинской, Литовской, Грузинской ССР и Ленинграда — по 2, Молдавской и Казахской ССР — по одному призовому месту.

По традиции редакция «За рулем» подвела итоги выступлений сборных коллективов союзных республик, а также городов Москвы и Ленинграда в одиннадцати финальных соревнованиях по автомотоспорту (причем учитывались только очки, начисляемые командам за места с первого по шестое): 1. РСФСР — 155 очков; 2. Латвийская ССР — 129; 3. Москва — 124; 4. Эстонская ССР — 86; 5. Грузинская ССР — 85; 6. Украинская ССР — 71; 7. Ленинград — 70; 8. Белорусская ССР — 69 очков.

Фото В. Князева

ОДИННАДЦАТЬ ФИНАЛОВ

АВТОКРОСС

Давно кросс не приносил автоспортсменам такого удовлетворения, как финал VI Спартакиады и чемпионат страны, состоявшийся в Ульяновске. И многие тысячи зрителей, выстроившиеся вдоль трассы, не ушли разочарованными. В отличие от прошлых лет она была подобрана удачно; давала возможность участникам проявить все свое мастерство, проверить умение готовить машины к серьезным испытаниям.

К соревнованиям было допущено около 150 автоспортсменов. Причем треть из них приходилась на два класса (первый — ГАЗ—69 и УАЗ—469 и третий — ГАЗ—53), а остальные почти поровну поделились между вторым и четвертым классами (ГАЗ—51 и ЗИЛ—130), где решено было провести полуфиналы. Результаты их не только определяли, кто будет бороться за личные призовые места, но и шли в командный зачет. Таким образом, спортсменам, выступавшим на ГАЗ—51 и ЗИЛ—130, пришлось стартовать дважды. Это, естественно, еще больше накалило спортивные страсти. В двух других классах, где соревновались без полуфиналов, очки, заработанные спортсменами, шли в командный и личный зачеты. Каждая команда включала трех гонщиков. Что и говорить, система довольно сложная, но кросс есть кросс, и зрелищная ценность его от этого не пострадала.

В первом классе от московских спортсменов в команду был заявлен мастер спорта О. Соломасов. Он финишировал только четырнадцатым. Победителем стал кандидат в мастера спорта из Молдавии Л. Акименко — единственный представитель от республики в этом классе. Он быстро оторвался от соперников и не уступил лидерство до конца. Любопытно, что в минувшем году на чемпионате страны он тоже возглавил гонку, но поломка не дала ему возможности закончить дистанцию. Спартакиада еще больше раскрыла способности этого спортсмена.

Как и предполагалось, острая борьба развернулась во втором классе, где стартовали ГАЗ—51. За команду Москвы выступал я. Почти со старта мне удалось уйти вперед и первым финишировать в полуфинальном заезде, что дало команде сто очков. Успех сопутствовал мне и в финале, который шел в личный зачет. В шестой раз я выиграл звание чемпиона страны.

Во втором полуфинале этого же класса победил молдавский гонщик перворазрядник Н. Сокорев. Потом, однако, выяснилось, что он проскочил габаритные ворота, и судейская коллегия аннулировала его результат. Эта ошибка стоила команде золотых медалей. Она была совсем близка к ним, ибо кандидат в мастера спорта С. Аксенов, стартовавший в четвертом классе (ЗИЛ—130), в своем полуфинале был первым.

После осечки молдаван надежда на завоевание высокого места затеплилась у спортсменов Латвии. Мастер спорта В. Михайлов и кандидат в мастера спорта Х. Томасс заняли второе и третье места во втором классе. Но их товарищ П. Десятников на ЗИЛ—130 не оправдал возлагавшихся на него надежд, финишировал только пятнадцатым. Что же касается нашей команды, то здесь все зависело от выступления на ЗИЛ—130 известного кроссовика, мастера спорта Г. Краюхина. И хотя он показал результат ниже своих возможностей — в полуфинале оказался третьим, этого было достаточно, чтобы обеспечить команде общее первое место.

В числе лидеров были и гонщики Эстонии. Кандидат в мастера спорта Ю. Волков, после того как был аннулирован результат Сокорева, вышел на первое место во втором полуфинале на ГАЗ—51. Сто очков принес команде и перворазрядник Г. Эверт, выступавший в одном из полуфиналов на ЗИЛ—130, но его товарища — кандидата в мастера спорта О. Пялль, стартовавшего в другом полуфинале этого же класса, постигла неудача — он сошел с дистанции. В результате получилось, что спортсмены Эстонии и Молдавии набрали одинаковое количество очков. Лишь на одно очко от них отстала команда Латвии.

Москвичи успешно выступили не только в командном зачете. Золотую медаль чемпиона страны завоевал мастер спорта К. Житков, который шел в третьем классе (ГАЗ—53). Своим успехом он во многом обязан сопернику, кандидату в мастера спорта Ю. Медникову из Узбекистана. Незадолго до старта Житков обнаружил, что не включается третья передача. Медников, не раздумывая, отдал товарищу запасную коробку. Пример, достойный спартакиадных стартов.

Один из ветеранов автокросса москвич Ю. Асалин на ЗИЛ—130 занял второе место в финале. Он отлично подготовился к гонке, уверенно возглавил ее, но на предпоследнем круге уступил первенство.

Финал Спартакиады вновь убедительно показал, как велик интерес к автомобильному кроссу, особенно если он проходит по умно выбранной трассе. И одно критическое замечание: слишком большое количество участников — это не всегда достоинство больших соревнований. Видимо, нужно вводить ограничения на число спортсменов, допускаемых к чемпионату страны.

В. ЯЩЕНКО,
шестикратный чемпион СССР
г. Ульяновск

Результаты финала VI Спартакиады народов СССР по автокроссу и чемпионата страны

Личный зачет: I класс (ГАЗ—69, УАЗ—469): 1. Л. Акименко (Молдавская ССР); 2. В. Дунаев; 3. В. Резниченко (оба — РСФСР); 4. В. Кулагин (Москва); 5. Э. Кедровский; 6. А. Ершов (оба — РСФСР). **II класс.** (ГАЗ—51): 1. В. Ященко (Москва); 2. Ю. Волков (Эстонская ССР); 3. Я. Янсон (Латвийская ССР); 4. В. Чижов (РСФСР); 5. Т. Харольд (Латвийская ССР); 6. Р. Кусмик (Эстонская ССР). **III класс** (ГАЗ—53): 1. К. Житков (Москва); 2. С. Толстолуцкий (РСФСР); 3. В. Савченко (Азербайджанская ССР); 4. С. Колпиков; 5. Ф. Олейников (оба — РСФСР); 6. С. Лавриненко (Украинская ССР). **IV класс** (ЗИЛ—130): 1. С. Аксенов (Молдавская ССР); 2. Ю. Асалин (Москва); 3. В. Ефимов; 4. Е. Свечников (оба — РСФСР); Ю. Треймутх (Эстонская ССР); 6. Г. Краюхин (Москва).

Командный зачет: 1. Москва; 2. Эстонская ССР; 3. Молдавская ССР; 4. Латвийская ССР; 5. РСФСР; 6. Грузинская ССР.

МОТОГОНКИ ПО ИППОДРОМУ

Ипподром в столице Киргизии — городе Фрунзе был последним пунктом сбора финалистов VI летней Спартакиады народов СССР. Соревнования здесь завершали программу из 26 видов военно-технического спорта, в том числе одиннадцати автомобильных и мотоциклетных, включенных в Спартакиаду.

Итак, последний старт, последний комплект неразыгранных медалей и других наград. Сборные коллективы союзных республик (кроме Армении и Литвы), а также городов Москвы и Ленинграда, прибывшие во Фрунзе, конечно, знали о тех местах, которые они занимали на спартакиадной финишной прямой. Но, пожалуй, лишь спортсмены Российской Федерации могли выступать на местном ипподроме совершенно спокойно — эта гонка, каким исходом она ни закончилась бы, уже не влияла на их победу в общекомандном зачете по итогам всех 26 видов военно-технического спорта. Зато большой интерес представлял заключительный спор коллективов Москвы и Украины, соседей по турнирной таблице, главных претендентов на второе место. Да и другие команды рассматривали мотоциклетные гонки по ипподрому как последнюю возможность заработать драгоценные очки и поправить свое положение в общем зачете. Вот почему под спортивные знамена были привлечены не только самые сильные «ипподромщики», но и опытные «кольцевики», мотокроссмены и даже «многодневщики».

Формула этих соревнований довольно сложная. Сначала участники проходят через сито отборочных стартов — четвертьфиналов и полуфиналов (причем неудачникам предоставляется еще одна возможность продолжить борьбу за призовые места в заезде надежды), и только затем шесть сильнейших встречаются в решающем финальном поединке. А в командный зачет идут результаты одного юноши (125 см³) и троих мужчин (125, 175 и 350 см³).

Но сначала о выступлении женщин, которые боролись лишь за личные места в рамках чемпионата Советского Союза. Их на старт вышло десять — кворум, достаточный для того, чтобы разыграть медали первенства. Особо острого спора здесь не было. Дело в том, что неполадки в машинах сразу же вычеркнули из числа претенденток на победу таких сильных спортсменок, как А. Федоренкова, В. Коновалова (РСФСР) и Х. Коллом (Эстония). Но, вероятно, даже их компания вряд ли помешала бы эстонской гонщице Л. Тулл выиграть золотую медаль чемпионки — настолько явным было ее преимущество над соперницами. Кстати, Лууле стала одной из героинь нынешнего спортивного сезона: ведь на ипподроме она выступала уже в ранге чемпионки страны и Спартакиады по шоссейно-кольцевым мотогонкам.

Счет командным очкам начался после заездов юношей. Двум призерам Спартакиады по шоссейно-кольцевым гонкам А. Фатееву (РСФСР) и А. Тилецкому (Белоруссия) пришлось завоевывать право на финальный поединок в заезде надежды. Что ж, представитель России своей уверенной победой доказал, что его неудачи в отборочных стартах были чистой случайностью. А вот Тилецкий упал, и вторым в финале был московский гонщик О. Ракчеев.

Итак, команды РСФСР и Москвы вышли в лидеры. После окончания заездов мужчин на машинах 125 см³ счет сравнялся: ветеран мотоциклетных гонок, многократный чемпион страны досаафовец В. Чупин из Каменска-Уральского уступил победу москвичу А. Кириллову. Спор между ними был интересен тем, что оба спортсмена считаются специалистами в подготовке 125-кубовых двигателей. Чашу весов в пользу москвича склонило, видимо, то обстоятельство, что ему помогал его армейский одноклубник А. Олейников, в недавнем прошлом признанный лидер ипподромных гонок. Третьим призером здесь стал А. Московка (Белоруссия).

Третий раунд — заезды мужчин на машинах 175 см³. После них обстановка в командном зачете практически прояснилась. Прошлогодний чемпион страны В. Пржевальский (РСФСР) и на этот раз был вне конкуренции. А вторым финишировал золотой и бронзовый призер первенства СССР нынешнего года по шоссейно-кольцевым гонкам Б. Юдин (Белоруссия); третье место досталось неувядаемому В. Лаврентьеву (Москва). Команды, в которые входили эти гонщики, стали главными претендентами на победу. Спортсменам же Украины оставалось

лишь бороться за место в первой шестерке.

Когда на старт вышли последние участники — мужчины на машинах класса 350 см³, то всеобщее внимание было приковано к Л. Ерохину (РСФСР), чемпиону предыдущей, V Спартакиады, А. Тарарину (Москва) и М. Кравченко (Белоруссия). Нет, они не были безоговорочными лидерами в этом классе мотоциклов, просто от их выступления зависело, какой из трех команд достанется победа в заключительном финальном соревновании Спартакиады. Как и ожидалось, «золото» в личном зачете здесь без труда досталось эстонскому гонщику Я. Мюрку. Москвич финишировал вторым. А что Ерохин? Он пятый, а это значит, что команда РСФСР все-таки сумела на пять очков опередить гонщиков столицы.

Итак, ипподромные гонки подвели черту финальным соревнованиям VI Спартакиады народов СССР. Любопытно, что, добившись победы на первом из одинадцати финальных стартов по автомотоспорту — мотокроссе в Кишиневе, сборная команда РСФСР первенствовала и в заключительном состязании. Остается добавить, что город Фрунзе исключительно тепло встретил участников ипподромных гонок.

А. МАЛЬЦЕВ,
ответственный секретарь ФМС СССР

г. Фрунзе

Результаты финала VI Спартакиады народов СССР по мотогонкам на ипподроме

Личный зачет. Класс 175 см³. Женщины: 1. Л. Тулл (Эстонская ССР); 2. Н. Краснокутская (РСФСР); 3. Н. Петрова (Казахская ССР); 4. В. Кащеева; 5. А. Федоренкова (обе — РСФСР); 6. О. Кухта (Украинская ССР). **Класс 125 см³. Юноши:** 1. А. Фатеев (РСФСР); 2. О. Ракчеев (Москва); 3. Н. Чванов (Грузинская ССР); 4. Г. Бирзакс (Латвийская ССР); 5. А. Щербаков (Казахская ССР); 6. Н. Калачин (Таджикская ССР). **Мужчины:** 1. А. Кириллов (Москва); 2. В. Чупин (РСФСР); 3. А. Московка (Белорусская ССР); 4. К. Ошиньш (Латвийская ССР); 5. А. Максимец (РСФСР); 6. С. Беликов (Казахская ССР). **Класс 175 см³:** 1. В. Пржевальский (РСФСР); 2. Б. Юдин (Белорусская ССР); 3. В. Лаврентьев (Москва); 4. Л. Соловьев (Украинская ССР); 5. Г. Севастьянов (Ленинград); 6. В. Шарабарин (Казахская ССР). **Класс 350 см³:** 1. Я. Мюрк (Эстонская ССР); 2. А. Тарарин (Москва); 3. А. Акименко (РСФСР); 4. Б. Лебедев (Казахская ССР); 5. Л. Ерохин (РСФСР); 6. В. Строкань (Украинская ССР).

Командный зачет: 1. РСФСР — 296 очков; 2. Москва — 291; 3. Белорусская ССР — 262; 4. Эстонская ССР — 240; 5. Казахская ССР — 229; 6. Украинская ССР — 218 очков.

АВТОМНОГОБОРЬЕ

Спортсмены, представляющие, бесспорно, самый массовый вид автоспорта — многоборье, собрались на финал VI Спартакиады и чемпионат страны в столице Узбекистана — Ташкенте. Сюда прибыли команды всех союзных республик, гг. Москвы и Ленинграда. И хотя в каждую из них входило всего два спортсмена (один стартует на грузовом автомобиле, другой — на легковом), состав финалистов неоднороден: чемпионы и призеры прошлых лет и тут же молодые водители, участвующие в соревнованиях такого ранга впервые.

Три дня продолжались соревнования. Первый из них включал стрельбу и гранатометание. Среди тех, кто показал на старте высокие результаты, был один лишь из фаворитов — представитель команды Эстонии мастер спорта К. Вирк. Он выбил 93 очка из 100 возможных. Такой же результат у кандидата в мастера спорта В. Остринова из Казахстана. В гранатометании лидировали перворазрядник Ю. Шапошников (Казахская ССР) и член сборной Латвии, кандидат в мастера спорта Я. Межецкис. Но при всей значимости первых двух элементов многоборья результаты, показанные здесь, можно было рассматривать только как заявку. Наиболее весомые по количеству начисляемых очков, решающие этапы предстояли в следующие два дня, причем один день отводился для соревнований на грузовиках, а другой — на легковых машинах.

Один за другим выходят спортсмены на старт скоростного маневрирования и экономичного вождения грузового автомобиля. Наибольший интерес вызывает выступление спортсменов Российской Федерации, Украины, Латвии, Эстонии, которые на первенствах страны неоднократно демонстрировали высокое мастерство. Однако на этот раз у команды Украины создалось сложное положение. Оба спортсмена потерпели неудачу на соревнованиях по гранатометанию, заняв лишь 11-е и 12-е места. Теперь, чтобы вырваться в число лидеров, им требовалась только победа. Но мастер спорта А. Лось и на скоростном маневрировании допустил немало огрехов. Наибольшего успеха здесь добились спортсмены Российской Федерации и Латвии.

Наступил завершающий этап соревнований — на легковых автомобилях. На трассе кандидат в мастера спорта А. Павлов из Латвии. Он показывает высокий результат. Если учесть к тому же, что его товарищ по команде накануне занял третье место — значит, можно рассчитывать на успех. Хорошо выступил и представитель Российской Федерации. Шансы обеих команд становятся равными.

Прошли трассу почти все сильнейшие многоборцы — и вдруг сенсация! Перворазрядник В. Юзбашьян из Узбекистана не получает ни одного штрафного очка и показывает хорошее время, израсходовав горючего меньше, чем другие. Однако это не повлияло на лидирующее положение команд РСФСР и Латвии. Теперь, вероятно, спор решен. И все же... Под занавес кандидат в мастера спорта В. Гогадзе безупречно проходит всю дистанцию и занимает первое место среди стартовавших на легковых автомобилях. Команда Грузинской ССР по числу очков догоняет спортсменов РСФСР и Латвии. В этих случаях по положению преимущество получает та команда, которая имеет лучший личный результат, а при равенстве этого условия решает преимущество в скоростном маневрировании. Так победили грузинские спортсмены.

Финал Спартакиады по автомногоборью прошел хорошо, без срывов. И все же в заключение хотелось бы сказать, что в зрелищном отношении эти соревнования очень проигрывают по сравнению с другими. Об этом уже говорилось не раз, в том числе и на пленумах ФАС СССР. Пора, видимо, пересмотреть программу многоборья, позаботиться о большей динамичности, привлекательности соревнований и для зрителей, и для самих спортсменов.

З. КОЛЯСИНСКИЙ,
главный судья соревнований

г. Ташкент

Результаты финала VI Спартакиады народов СССР по автомногоборью и чемпионата страны

Личный зачет. ГАЗ—24. 1. В. Гогадзе (Грузинская ССР); 2. А. Павлов (Латвийская ССР); 3. В. Юзбашьян (Узбекская ССР); 4. Н. Любимов (Украинская ССР); 5. У. Армей (Эстонская ССР); 6. В. Сергеев (РСФСР). **ГАЗ—51:** 1. В. Сенин (РСФСР); 2. Р. Авагян (Армянская ССР); 3. Х. Яновскис (Латвийская ССР); 4. К. Вирк (Эстонская ССР); 4. А. Лось (Украинская ССР); 6. Р. Майсурадзе (Грузинская ССР).

Командный зачет: 1. Грузинская ССР; 2. РСФСР; 3. Латвийская ССР; 4. Армянская ССР; 5. Украинская ССР; 6. Эстонская ССР.

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Финал VI Спартакиады народов СССР по кольцевым автогонкам состоялся на новой киевской трассе и разыгрывался на стандартных автомобилях классов VII (ВАЗ—2101), VIII («Москвич—412» и ВАЗ—2103) и X («Волга» ГАЗ—24) первой группы.

Спортсмены, выступавшие в седьмом классе, вышли на старт последними, но наш короткий отчет мы начнем с них, потому что этот заезд принес самую большую неожиданность. Он закончился подлинным триумфом мастера спорта из Литвы В. Вайшвилы, который с первого же круга оторвался от своих соперников и никому не дал себя обойти. Ближе всего к этой цели был москвич мастер спорта международного класса Ю. Козлов, но все его попытки оказались безуспешными. Поначалу многие надеялись, что первая скрипка в этой гонке будет принадлежать спортсменам-тольяттинцам, среди которых были члены сборной страны, однако они выступили явно ниже своих возможностей.

В. Вайшвила в этом классе стал чемпионом Спартакиады. Нетрудно себе представить, как радовался гонщик своему успеху. Это его первая золотая медаль, к тому же на таких ответственных соревнованиях. А вот его земляки испытывали двойное чувство. Им было приятно, что Вайшвила показал высокий результат, и вместе с тем обидно — новоиспеченный чемпион не входил в состав команды Литвы. Тот же, на кого возлагались надежды, принес ей почти в три раза меньше очков.

Еще больший просчет допустили тренеры при комплектовании сборной Москвы. Один из сильнейших кольцевиков, чемпион нынешнего года на специально подготовленных стандартных автомобилях Ю. Теренецкий выступал на «Москвиче—412». Между тем опыт показал, что на соревнованиях в восьмом классе преимущество имеют волжские машины. У Теренецкого поэтому было мало шансов попасть в число призеров на стандартном «Москвиче». Но ему и без того не повезло — машина перевернулась, и он оставил трассу. Как выяснилось, если бы Теренецкий финишировал хотя бы и не в числе лидеров, то команда Москвы получала право занять высшую ступень пьедестала почета.

Тщательно подбирали состав сборной тренеры Латвии и не ошиблись в расстановке сил. Мастера спорта А. Дамбис, В. Мелнбардзис и В. Белмерс вывели команду на первое место. Неожиданными для многих оказались результаты заводских спортсменов. Они не смогли сохранить прошлогодние позиции. Ни один из них не стал чемпионом страны на стандартных автомобилях. Вазовец Ю. Крюков был лишь шестым в седьмом классе. В восьмом гонщики того же завода, мастера спорта Э. Пистунович и С. Аникин заняли второе и третье места, пропустив известного литовского гонщика В. Олека. Интересно проходила борьба между ним и Э. Пистуновичем. Двенадцать кругов лидировал Пистунович. Литовский спортсмен шел вслед за ним, словно присматривался, а на тринадцатом круге обошел и финишировал первым.

В десятом классе горьковчанин Н. Елиаров был третьим. Более высокие результаты показали братья Ю. и В. Белмерс из Латвии. Среди спортсменов, выступавших на «волгах», им не было равных.

Соревнования показали возросшее мастерство молодых гонщиков.

В. СИМОНЯН,
спецкор «За рулем»

г. Киев

Результаты финала VI Спартакиады народов СССР по кольцевым автогонкам и чемпионата страны

Личный зачет. VII класс (ВАЗ—2101): 1. В. Вайшвила (Литовская ССР); 2. Ю. Козлов (Москва); 3. И. Кобылянский (Белорусская ССР); 4. Ю. Серов (Украинская ССР); 5. Н. Кирпичников (Москва); 6. Ю. Крюков (РСФСР). VIII класс («Москвич—412», ВАЗ—2103): 1. В. Олека (Литовская ССР); 2. Э. Пистунович (РСФСР); 3. С. Аникин (РСФСР); 4. А. Коовит (Эстонская ССР); 5. В. Мелнбардзис (Латвийская ССР); 6. В. Анкуда (Белорусская ССР). X. Класс («Волга»): 1. Ю. Белмерс; 2. В. Белмерс (оба — Латвийская ССР); 3. Н Елизаров (РСФСР); 4. А. Замыслов (Москва); 5. С. Швечков (РСФСР); 6. В. Стариков (Ленинград).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Москва; 4. Украинская ССР; 5. Белорусская ССР; 6. РСФСР.

Рыцари в красных нашлемниках

Советские «гаревики» — серебряные призеры командного чемпионата мира

Накануне нашего отъезда на финал XVI командного чемпионата мира по спидвею в Москве открылась международная фотовыставка «Спорт — посол мира». Проталкиваясь сквозь плотные ряды посетителей этой большой и интересной экспозиции, передвигаясь от одной группы фотографий к другой, мы погружались в необъятный мир современного спорта. Снимки, исполненные мастерами художественной и документальной фотографии из многих стран мира, запечатлели все то, что мы вкладываем сегодня в это, одинаково звучащее на всех языках и так много значащее для нас емкое слово «Спорт».

В разноцветье фотографий, в калейдоскопе запечатленных на них спортивных событий нам бросилась в глаза одна примечательная деталь — обилие снимков на мотоциклетные темы. Празднично кипящие трибуны мототреков, молнии стремительных заездов, «сражения» на кроссовых трассах и мотобольных полях, мотокроссмены, мотоболисты, мастера спидвея, ледяных гонок. Да, мотоспорт на стендах выставки занял почетное место, и это как нельзя лучше говорило о его роли в нашей спортивной жизни.

Вглядываясь в кадры мы как-то по особому ощутили ту непреложную истину, что спорт сегодня принадлежит всем, что он формирует и совершенствует человека, что он доставляет радость. И не только это. Спорт сегодня несет важные социальные функции, помогает делу мира.

Об этом я не раз вспоминал, оказавшись далеко от Москвы, в западногерманском городке Нордене, который в этом году стал организатором командного чемпионата мира по гаревым гонкам, и стал им по праву, хотя «гаревики» ФРГ еще не попадали в финал.

Многим затея местного мотоклуба, поддержанного городскими властями, могла показаться несостоятельной. С самого начала было ясно: гонщики ФРГ, никогда не блиставшие в спидвее, и на этот раз не дойдут до финала. А если так, то смогут ли окупиться затраты на реконструкцию мотодрома с экзотическим названием «Полумесяц»? Будут ли в этом случае запланированные 20—30 тысяч зрителей? Ведь в городке проживает только 10 тысяч человек. Но те, кто выдвигал кандидатуру Нордена, учли одно главное обстоятельство — растущую год от года популярность мотоспорта в мире. И они не просчитались. Даже в отсутствие своих гонщиков — они в континентальном финале заняли последнее место — стадион едва вместил всех желающих посмотреть эту встречу звезд спидвея.

Она по традиции стала заключительной в серии мировых чемпионатов по трековым гонкам. Парный и личный чемпионаты по спидвею, финал на 1000-метровой дорожке были позади, и в составе команд, завоевавших право оспаривать командные призы и медали, были почти все герои минувшего сезона. Отсутствовал лишь чемпион мира датчанин О. Ольсен — его команда не дотянула до финиша.

18 национальных сборных еще летом начали борьбу за право оспаривать высшие награды в Нордене. Но никому из соискателей не удалось разбить неизменный с 1971 года квартет сильнейших. Снова, как и в прошлые годы, в континентальном финале победили команды СССР и Польши, в северном — Швеции, в британском — Англии. Им и предстоял «последний жаркий бой».

Что греха таить, шансы нашей сборной котировались невысоко. И не без оснований. В последние годы у наших «гаревиков» было мало удач. Особенно огорчительным был сезон семьдесят четвертого: слабое выступление в личном чемпионате мира (10-е и 13-е места) и в командном (4-е). Знатоков спидвея больше всего волновал вопрос: смогут ли наконец шведы одолеть англичан, четыре раза подряд побеждавших в командной гонке? Интерес к дуэли этих команд подогревался и тем, что гонщики высшей профессиональной лиги Великобритании получили на вооружение новые четырехклапанные двигатели фирмы «Веслейк», превышающие по мощности стандартные на 5—6 лошадиных сил. Но дуэль Англия — Швеция не состоялась, и причиной тому были не мощные английские моторы, а гонщики в красных нашлемниках — наша команда, показавшая и силу духа, и волю, и рыцарство.

Забегая вперед, скажем, что нам не удалось одолеть англичан, и отдадим должное победителям — прекрасно подготовленным, отлично технически оснащенным. Они на самом деле были сильнейшими. И все же не англичане, а наши ребята стали героями финальных заездов на «Полумесяце».

Да, случилось так, что симпатии зрителей с первого заезда и до последнего были отданы нашим спортсменам.

Тон задал ветеран команды Виктор Трофимов. В первом же заезде жребий свел его с серебряным призером чемпионата мира и чемпионом в парных гонках шведом А. Михaнеком и бронзовым призером англичанином Д. Луисом. Высокие титулы не смутили Виктора. Даже проиграв старт, он не сложил оружия, а редким по смелости и красоте приемом обошел вначале одного, потом другого соперника и финишировал первым. Если бы не дисквалификация Владимира Гордеева за порыв стартовой ленты (это было объявлено, когда Володя заметно оторвался от преследователей и уверенно лидировал), первая серия заездов была бы за нами, но мы проиграли ее англичанам 6 : 9. Во второй серии счет был равным 9 : 9. Здесь отличился Валерий Гордеев. Уйдя со старта третьим (ох, уж этот старт!), он сумел возглавить гонку и не пропустить отчаянно рвавшегося вперед английского гонщика М. Симмонса — одного из лучших в современном спидвее.

Героем следующей серии стал Григорий Хлыновский. Он начал гонку четвертым, а закончил — первым. На каждом из кругов он обходил одного из соперников и на финишной прямой вырвал победу.

Желание принести команде столь нужные очки не пропадало у наших ребят даже в самые трудные минуты. Порой казалось, что они совершают бесполезную работу, напрасно тратят силы, но в итоге их самоотверженность вознаграждалась. И даже тогда, когда стало ясно, что нам не одолеть англичан с их 58-сильными моторами, четверка гонщиков в красных нашлемниках продолжала бороться так, словно от победы их отделял один шаг.

Мотодром в Нордене наши гонщики покидали в почетном ранге вице-чемпионов, с которым они расстались в 1972 году. Покидали под шумные аплодисменты зрителей. За два часа скоротечной гонки любители мотоспорта, съехавшиеся со всех земель ФРГ, полюбили этих бесстрашных и в то же время по-спортивному корректных славных ребят. Стоявшие по обеим сторонам дороги, ведущей к городу, люди провожали нашу команду улыбками, приветливо махали вслед руками, выкрикивали слова симпатии и дружбы.

Как все это было похоже на то, что несколько дней назад мы видели на экспонатах международной фотовыставки «Спорт — посол мира». Но как бы ни впечатляли кадры, то, что видишь в жизни, — сильнее.

Да, никто из наших ребят не испортил песню. Все выступили отлично. «Никого не могу выделить», — сказал после окончания гонки Геннадий Петрович Фомин — руководитель и тренер команды, много сделавший для того, чтобы настроить ее на боевой лад.

Полностью присоединяясь к его словам, хотелось бы сделать одно исключение и назвать еще раз имя 37-летнего Виктора Трофимова. В начале сезона кое-кто собирался списать его на тренерскую работу «по возрасту», а он по итогам личного чемпионата оказался лучшим нашим гонщиком, заняв в списке сильнейших мастеров мирового спидвея восьмое место.

Стать вице-чемпионом само по себе почетно, особенно когда класс соперников очень высок. В этом смысле победа над шведами с разницей в 12 очков и над поляками в 20 очков выглядит убедительной.

Завершающие старты наших гаревиков в официальных соревнованиях 1975 года по спидвею обнадеживают. Да, могут они на равных спорить с прославленными англичанами и шведами. Могут и побеждать. И хочется верить, что им по плечу и заветный чемпионский титул. Для этого, однако, предстоит многое сделать в спортивной, физической подготовке гонщиков, в подготовке мотоциклов. И браться за дело надо сейчас же, не дожидаясь прихода нового сезона.

М. ТИЛЕВИЧ,
спецкор «За рулем»

Норден — Москва

Результаты соревнований

1. Англия — 41 очко; 2. СССР — 29; 3. Швеция — 17; 4. Польша — 9 очков.

Кого я не понимаю — так это пешеходов. Ну что им, тротуара мало?

Из дневника курсанта

Время идет. Сейчас уже можно сказать, что группа неплохая, шоферы из них получатся. Теперь главное — приучить их к дороге, чтобы не боялись и не терялись.

Из блокнота мастера практического вождения И. Г. Суворова

Улица, улица...

Если бы меня сейчас спросили, какая профессия самая трудная, я не задумываясь назвал бы профессию инструктора практического вождения. Еще две недели назад такая мысль и в голову бы не пришла, а сейчас у меня нет на этот счет сомнений.

Порой просто диву даюсь, откуда у Ивана Георгиевича столько терпения. Я на его месте на такого курсанта давно бы всех собак спустил, а он сидит, молчит, одним словом, ухом не ведет.

А ведь бывает, в такую кашу попадаем — Москва все-таки! Одна Крестьянская застава чего стоит. А ему и этого мало. «Давай, говорит, съездим на Заставу Ильича, потом на Семеновскую, там интересно!».

Вот и едем. Справа какой-нибудь панелевоз, слева «Запорожец», впереди троллейбус от остановки отчаливает, а сзади подпирает КрАЗ со щебенкой. Взмокнешь!

Но чувствую, машина меня слушается, и в потоке я уже держусь более или менее нормально. Со стороны, наверное, не очень и заметно, что за рулем салажонок. А первые дни даже вспоминать стыдно. Элементарных вещей понять не мог!

Помню, выехали мы с Суворовым первый раз в город. Скорость километров 30, а мне кажется, что все 60. Сейчас-то понимаю, что именно я всем мешал, а тогда казалось, что и пешеходы и другие водители, будто сговорившись, все делают наперекор мне. Только и успевал, давил на тормоз. Иван Георгиевич наконец не вытерпел.

— Придется нам с тобой особо заняться торможением, — сказал он. — Ну-ка, поверни вот в тот переулок, там тупик в конце, нам никто не помешает. Я повернул. Доехал до конца, остановился.

— Ну, начнем, как обычно, «от печки», — Иван Георгиевич повернулся ко мне поудобнее, оперся спиной о дверку. — Расскажи для начала, зачем вообще нужно тормозить, в каких случаях и какие способы торможения следует применять. Короче — выкладывай свои теоретические знания на этот счет.

А чего тут особенно выкладывать? Надо потише ехать — притормози, для того и педаль сделана. Надо остановиться — дави на нее посильнее, до пола. А если стоишь — затяни «ручник», чтобы машина не укатилась. Вот и вся премудрость. Так я себе это представлял, так начистоту и выдал. Надо сказать, что обычно по лицу моего мастера трудно определить, что он думает, — умеет человек собой владеть. А тут его перекосило, как от лимона.

— Силен ты, парень, в теории, — только и сказал он. И начал для меня персонально «раскладывать все по полочкам»: какие силы действуют на автомобиль при движении, как они мешают и как помогают, как их учитывать и использовать. А уже от этого перешел и к самому торможению.

— Тормозить можно по-разному, — говорил Иван Георгиевич. — Принято различать два основных вида: **служебное** и **экстренное** торможение. То, что делает любой водитель сотни раз в день, — в гараже ли, на улице, на дороге — это служебное торможение. Оно может быть совсем незаметным, может быть энергичным. Можно тормозить только двигателем или только тормозом, а можно и тем и другим одновременно — все зависит от обстановки. Скажем, если мы едем по довольно свободной дороге и где-то далеко впереди горит желтый сигнал светофора, достаточно снять ногу с педали «газа». Автомобиль начнет быстро и плавно терять скорость, потому что теперь уже не двигатель будет раскручивать колеса, а, наоборот, колеса будут стараться крутить коленчатый вал побыстрее, а газы, сжимаемые поршнями, станут сопротивляться.

Предположим, в этот момент кто-нибудь из соседнего ряда перед самым носом перестроится в твой. Само собой, нужно притормозить. Но даже в этом случае можно обойтись без твоей любимой тормозной педали. Достаточно быстро включить передачу пониже — и наш грузовик станет притормаживать еще заметнее.

Ну, а вообще, конечно, самое милое дело — использовать и педаль и двигатель совместно. Если привыкнешь тормозить, не выключая сцепления, тогда тебе сам черт будет не страшен. Скажем, на мокрой дороге или в гололед значительно понизятся шансы пойти юзом; на горной дороге тормоза будут греться меньше — значит больше гарантия их надежной работы...

— Погодите, погодите, — не очень-то вежливо перебил я Суворова. — А как же тогда накат? Выходит, по-вашему, накатом пользоваться нельзя? Ведь в этом случае двигатель совсем отсоединяется от колес и в торможении не участвует!

— Совсем так и не выходит, — Суворов явно не обратил внимания на мои возражения. — Накат — это уже «алгебра». А ты пока «арифметику» зубришь. Усвоишь азы, станет эта основа для тебя естественной, привычной — сам поймешь, когда можно от нее отойти. Пока скажу лишь, что накат хорош на сухой прямой дороге, при отличной видимости, на маленьких уклонах, да еще если ветер попутный. Видишь, сколько всяких «если»! Не часто все эти условия вместе собираются. Зато на мокрой или скользкой дороге, на поворотах, крутых спусках, при ограниченной видимости, при встречном ветре никогда не отключай двигатель! Попомни мое слово — он твой верный помощник. Старайся как можно реже выключать сцепление — это рецепт против многих бед... Однако ты меня отвлек. Мы ведь о торможении говорим. Давай этот разговор продолжим. Что такое остановочный путь, помнишь?

— Конечно. «Тормозной путь плюс расстояние, пройденное за время срабатывания привода и время реакции водителя», — отчеканил я.

— Молодец. Это ты хорошо запомнил Постарайся так же хорошо запомнить и другое. Тормозной путь растет не в прямой зависимости от скорости, а в квадратической! Будь всегда внимателен! Если заметишь, предугадаешь, поймешь вовремя изменение ситуации на дороге — не придется этот тормозной путь мерить рулеткой. Зевнешь, отвлечешься — и может так случиться, что уже не будет никаких человеческих сил уложиться в оставшиеся метры. Помнить это и понимать еще более важно, чем вызубрить само определение. Вот незаметно мы и вернулись с тобой к тому, с чего начали: торможение бывает разное.

Этот, второй вид торможения называется **экстренным.** Но даже в аварийном случае нельзя, как ты говоришь, «давить до пола»: тормозить надо так, чтобы колеса не зажимались колодками намертво, а слегка прокатывались. Тогда и юза не будет, и резина не сгорит, и тормозной путь сократится. Заметишь, что колеса заблокировались — тут же чуть отпусти педаль и снова нажимай. Это поначалу трудно — заставить себя отпустить педаль, когда машина несется на какое-то препятствие, — но уже сейчас надо приучать себя к этой мысли. Многие вообще тормозят в несколько приемов, качками. Считаю, правильно делают — так безопаснее.

Этот разговор запомнился мне до мелочей. Вроде бы, ничего особенного в нем и не было. А вот еду и постоянно ловлю себя на том, что вспоминаю то одно, то другое. А Иван Георгиевич опять сидит молча. Спрошу: «Куда ехать-то?» — а он в ответ: «А ты знака не видишь?» Или «направо», «прямо» — и весь разговор.

Вот, кстати, о знаках. В первые выезды прямо что-то странное с ними было. Мне не до знаков — педалями работаю, руль кручу, пешеходов глазами обшариваю (кто под машину кинется?) — еду, одним словом. А Суворов вдруг так спокойно говорит: «Остановись!» Причаливаю к тротуару. А он опять так же спокойно: « А разве тут можно останавливаться?» Оказывается, я знак не заметил, или прямо против ворот встал, или пешеходный переход занял. И ведь что интересно: правила-то я знаю чуть ли не назубок — и все-таки нарушаю! Значит, знать — это мало, нужно еще знаниями правильно пользоваться (это я сам без наставника понял).

Или так бывало. Доезжаю до самого

конца улицы, вот-вот уже вылезу на перекресток, — а он молчит, не говорит, куда дальше. Оказывается, все очень просто: выезжаем на улицу с односторонним движением, а я опять знак проглядел!

— Знаки, — сказал как-то мастер после очередного моего промаха, — вешают вовсе не для того, чтобы улица стала красивее, а для того, чтобы каждый водитель знал, что он может или обязан делать, а чего не может и не должен. Я тебе так посоветую. Ты попробуй, когда идешь по улице по своим делам, обращай внимание на знаки. Увидишь какой — и сразу про себя: «называется так-то, действует на...» — Буквально через неделю уже ни одного не пропустишь, сами будут в глаза лезть.

Я сначала посмеялся — чудно это показалось. А потом попробовал — и сам удивился! Действительно, недели не прошло — и эти самые знаки я стал за квартал замечать. Даже интересно. Суворов только заикнется: «Внимательнее...» — а я уже: «Вижу, предписывающий знак 3.1, обязаны повернуть направо».

Еще в тех первых выездах Иван Георгиевич любил гонять меня по узким переулкам. Вроде, и движение небольшое, и пешеходов мало, — а уж наработаешься до пота. Руль вправо, руль влево, третья передача, руль... тормоз... газ — и так без конца. И при этом Суворов очень следил за тем, как я проходил повороты. Не дай бог наехать правым колесом на бордюрный камень! Иван Георгиевич это квалифицировал однозначно: «Ты задавил человека». Спорить бесполезно — задавил и все.

— При повороте направо надо держаться не ближе метра от бордюра, — учил Иван Георгиевич. — А начинать поворот нужно, когда правая стойка кабины будет на уровне бордюра. Тогда колеса пройдут чисто. А при левом повороте никогда не «режь углы» — обязательно выезжай на середину перекрестка, и только после этого поворачивай. Гарантирую, что на встречной полосе не окажешься...

И еще очень строго требовал дядя Ваня (а мы между собой иначе его и не называли), чтобы я соблюдал «рядность» и вообще держался на дороге как можно правее.

— Твое место — в правом ряду! Левее можно выезжать только для обгона или объезда. В городе скорость ограничена, значит обгонять вряд ли кого придется. А вот объезжать автобус, троллейбус, или какой другой автомобиль, стоящий у тротуара, придется довольно часто. Это нужно уметь делать... Вот опять ты чересчур увлекся, прими в сторонку! Пока ты не чувствуешь габаритов машины, ориентируйся по ребру на капоте. Со своего места смотри на его переднюю кромку и «держи» ее примерно в полуметре от края дороги — как раз получится то что надо. А захочешь остановиться — и тут это ребро поможет. Если оно «совместится» с линией бордюра или обочины — значит, машина встала хорошо.

Что ж, наверное, правильно он учит меня. Совсем недавно казалось, что не постигну эту науку. А сейчас езжу. И чувствую, как с каждым днем прибавляется уверенности и крепнет привязанность к нашему «газику».

Б. ФЕДОРОВ

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

КАК БЫТЬ СО СТАРЫМИ МАШИНАМИ

В редакционной почте есть письма от начальников автошкол ДОСААФ, в которых ставится вопрос о том, как поступить с легковыми учебными автомобилями устаревших, снятых с производства и снабжения моделей. «Многие из них,— читаем в одном письме,— выработали установленные межремонтные нормы пробега, ремонтные же заводы эти автомобили не принимают. Что с ними делать?»

Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР 23 мая 1975 года приняло постановление, в котором указывается, что легковые автомобили «Москвич» моделей «400», «401», «402», «403», «407», ГАЗ—20, ГАЗ—72, ГАЗ—12, ЗАЗ—965, «Шкода-1201» и их модификации, а также другие устаревшие и снятые с производства машины, в том числе «Москвич—408», ГАЗ—21 «Волга», находившиеся в эксплуатации до поступления в организации ДОСААФ, могут быть списаны. Порядок списания определен приказом председателя ЦК ДОСААФ СССР № 39 от 18.6.1972 г.

Агрегаты, узлы, механизмы и детали списанных автомобилей «Москвич—408», ГАЗ—21 «Волга» рекомендуется использовать для оборудования учебных классов штатных организаций ДОСААФ. Узлы, детали, механизмы от других, перечисленных выше автомобилей должны быть переданы безвозмездно первичным организациям оборонного Общества и спортивно-техническим клубам при них для укрепления учебной базы.

О РЕГИСТРАЦИИ БОКОВЫХ ПРИЦЕПОВ К МОТОЦИКЛАМ

Читатель Ю. П. Логинов из Астрахани спрашивает, правильно ли поступает местная ГАИ, отказывая в регистрации купленного им бокового прицепа к «ИЖ — Планете-3».
Отвечает сотрудник Управления ГАИ МВД СССР А. В. Маленин.

В соответствии с общепринятой классификацией для удобства сравнения технико-экономических показателей все мотоциклы в зависимости от рабочего объема двигателя делятся на классы — 50, 125, 175, 250, 350, 500 750 см³. Цифры здесь обозначают предельный рабочий объем двигателя. Мотоциклы промежуточных кубатур, например 150 см³ или 340 см³, относятся к соседним, более высоким классам — в нашем примере «175» и «350». Таким образом, хотя у мотоциклов ИЖ—49, ИЖ—56 и «ИЖ—Планета» (всех модификаций) рабочий объем двигателя составляет только 346 см³, у «юпитеров» всех «поколений» на 1 «кубик» больше, у ЯВЫ-350 всех выпусков только 344 см³, а у модели 634-01 и того меньше — 343,47 см³, все они входят в один класс — «350».

С учетом этого новые Правила регистрации и учета автомототранспортных средств (см. «За рулем», 1975, № 5, «Прошу поставить на учет») разрешают регистрацию боковых прицепов к мотоциклам, относящимся к классу 350 см³. Это распространяется и на боковые прицепы, изготовленные самостоятельно, с выполнением всех технических требований.

Не разрешается регистрировать боковой прицеп только к мотоциклу «ИЖ — Планета-спорт». Хотя рабочий объем его двигателя составляет 340 см³, а развиваемая мощность достигает 30 л. с., завод-изготовитель в инструкции по эксплуатации специально оговаривает это, указывая, что рама мотоцикла не рассчитана на эксплуатацию с коляской.

ЕСЛИ ЛОПНУЛ ТОРМОЗНОЙ ШЛАНГ

На всех «жигулях» тормоза имеют раздельный привод. Но вот лопнул один из тормозных шлангов, и кажется, будто тормоза вообще не работают. Так ли это? — спрашивают киевлянин Г. Тураев, Ю. Бергер из Тулы и другие автолюбители.
Отвечают специалисты Волжского автозавода.

Раздельная тормозная система автомобилей ВАЗ обеспечивает независимую работу передних и задних тормозов. В описанном выше случае отказывает лишь один из контуров системы. Но при этом свободный ход педали тормоза увеличивается, а эффективность тормозов несколько ухудшается. Все это и создает у водителя иллюзию полного отказа тормозов. По проведенным заводом испытаниям в случае отказа передних тормозов на ровной сухой дороге при скорости 80 км/час и усилии на педаль 50 кг тормозной путь автомобиля — не более 93 м (при исправных тормозах — не более 38 м).

Поэтому, если у вашей машины вышел из строя один из тормозных контуров, рекомендуем не «подкачивать» педаль тормоза, как делают некоторые водители, а нажимать на нее ногой с максимально возможным усилием, чтобы эффективность тормозов была наибольшей.

«ВОЗРАСТНАЯ» КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Рижанин В. Спрогис интересуется, как официально подразделяются в зависимости от года выпуска старинные автомобили.

Международная федерация старинных автомобилей (ФИВА), недавно вошедшая в состав ФИА (Международной автомобильной федерации), в свое время ввела «возрастную» классификацию для машин постройки прежних лет. Она широко распространена во многих странах и предусматривает пять следующих классов:

А — античные (здесь и далее — термины, применяемые официально ФИА), то есть постройки по 31 декабря 1904 года;

В — ветераны, изготовленные в период с 1 января 1905 года по 31 декабря 1918 года;

С — давние, выпущенные с 1 января 1919 по 31 декабря 1930 года.

D — классические, построенные с 1 января 1931 года по 31 декабря 1940 года;

Е — послевоенные, то есть выпуска с 1 января 1941 года, но не моложе чем двадцатилетней давности. С 1976 года к этому классу будут относиться все автомобили, построенные по 31 декабря 1956 года.

Остальные автомобили ФИА относит к современным.

ЗАМЕНИТЕ ПРОКЛАДКУ

А. Вертепов из Московской области спрашивает, в чем может быть причина течи масла по болтам, стягивающим половины картера двигателя мотороллера «Вятка», и можно ли соединить катушки освещения генератора последовательно, чтобы получить напряжение 12 вольт для лучшего освещения.
Отвечают специалисты завода — изготовителя мотороллеров.

Течь масла по болтам может происходить из-за слабой затяжки гаек болтов, соединяющих кривошипную камеру, или повреждения прокладки картера возле них.

При последовательном соединении катушек освещения (вместо параллельного) мощность цепи, несмотря на повышение напряжения, снижается.



Подвеска старой «Волги»

На сегодняшнем заседании «Клуба» мы рассмотрим одну из проблем, которая, как это видно по редакционной почте, волнует многих владельцев старых «волг». Речь идет о подвеске машины — узле, воспринимающем всю тяжесть дорожных невзгод. Слово — инженеру В. Е. ТАБАКОВУ.

Пятнадцать лет ГАЗ выпускал модель «21». И хотя производство ее прекращено более пяти лет назад, эта крепкая и надежная машина все еще верно служит своим владельцам и, видимо, будет служить долгие годы. В свое время, в ходе производства конструкция «Волги» ГАЗ—21 непрерывно совершенствовалась, и понятно, что далеко не на всех находящихся в эксплуатации автомобилях введено все лучшее и полезное.

На все, говорят, нужен срок. И вот теперь, когда на спидометрах многих машин появились солидные цифры, когда подошла пора серьезного ремонта, владельцы старых «волг» хотят попутно внести и побольше усовершенствований, тем более что затраты на приобретение деталей старой и новой конструкции почти одинаковы.

Ремонт с попутной модернизацией интересует не только владельцев «со стажем», но и тех, кто сравнительно недавно приобрел подержанные ГАЗ—21 в комиссионных магазинах.

Проблем здесь, скажем прямо, предостаточно и, пожалуй, одна из самых первостепенных — подвеска. Ее состояние непосредственно отражается и на безопасности движения, и на бюджете владельца. При неисправной подвеске не только опасно и неудобно ездить — шины просто тают на глазах, а замена их — дело дорогостоящее.

В подвеске ГАЗ—21 положительный развал передних колес конструкцией не предусмотрен, но все же они подвержены распространенной болезни «пожилых» машин — появлению со временем отрицательного развала. Его уже не удается исправить регулировкой.

Сначала нарушение развала проявляется при сильно изношенных шарнирах в соединениях подвески и шкворня. Но не всегда заменой шкворня, резьбовых пальцев и втулок удается вернуть колеса в вертикальное положение. После значительного пробега вследствие деформации деталей, главным образом прогиба поперечины № 2 («балки»), развал невозможно довести до нормы. Он так и остается отрицательным. Раньше всего это проявляется на тех машинах, где есть только одна регулировочная эксцентриковая втулка — в нижней головке стойки.

Когда вынужденно приходится продолжать эксплуатацию с отрицательным развалом (в ожидании нужных деталей и т. п.), правильным изменением схождения можно несколько улучшить ходовые качества автомобиля.

Известно, что величине каждого определенного развала соответствует единственное, оптимальное для данного случая, значение схождения колес — они катятся по дороге без бокового проскальзывания. Поэтому, чтобы колеса катились без лишнего трения и износа, не нужно, как обычно, сближать их впереди, если они начинают «сближаться» вверху.

Можно устанавливать схождение не 1,5—3 мм, а близко к нулю, то есть ставить колеса параллельно. Когда отрицательный развал значителен — полезно делать и отрицательное схождение — «расхождение», если сохранять аналогию с развалом. При этом надо исходить из следующего: при развале минус один градус необходимо установить расхождение колес 1,0—3 мм, при минус полутора градусах — от 2,5 до 4,5 и при минус двух градусах — от 4 до 6 мм.

Так надо поступать и когда установку углов проводят на стенде, даже если придется убеждать персонал СТОА делать столь необычную регулировку.

Правильность (соответствие) схождения можно проверять и домашним способом: провести ладонью поперек протектора и установить, нет ли на дорожках зубчиков гребенки. Если обнаружены острые ступенчатые кромки рисунка, направленные внутрь, — схождение слишком велико и надо немного развести колеса. И все сделать наоборот, если зубчики направлены наружу. Такую экспертизу проводят не сразу после регулировки, а после того, как машина совершила уже некоторый пробег.

В те времена, когда еще не было эксцентриковой втулки в верхней головке стойки, некоторые смельчаки умудрялись проточить твердые нижние втулки снаружи и вставляли их наверх.

Теперь в такой операции нет нужды. Достаточно, приурочив это к ремонту, просто-напросто заменить стойку на новую (деталь 21-2904056А), у которой и в верхнюю головку можно вставить эксцентриковую втулку. Отверстие этой стойки вверху такое же большое, как и в нижней головке (признак, позволяющий определить, является ли деталь по конструкции новой или старой). От прежней стойки новая номером детали не отличается. Добавлен индекс «А». Это значит: деталь претерпела изменение, но взаимозаменяема с основной и последующей модификациями (они имеют индекс «$А_1$», «$А_2$» и т. д.). При этом надо иметь в виду, что модернизированные детали с индексом «Б» не взаимозаменяемы.

Но вернемся к верхней втулке. Повернув ее, получим возможность дополнительно увеличивать развал в положительную сторону. При замене стойки иной раз приходится демонтировать и шкворень. Для выпрессовки его втулок (а еще важнее — для последующей их запрессовки) полезно выточить оправку. Затем обязательно надо обработать поверхность длинной разверткой — обе втулки на проход. После этого размер отверстий должен быть 25,01—25,03 мм. Припуск на развертывание оставляют 0,2 мм.

Обычно бывалые автолюбители имеют в запасе пару шариковых подшипников ступиц передних колес, особенно наружных, хотя они, в общем, редко требуют замены. И все же рано или поздно появляется такая необходимость. При этом многие склоняются в пользу замены шариковых подшипников на более надежные, роликовые.

Проще заменить только наружный подшипник. Перед запрессовкой наружного кольца роликового подшипника (7305У) в ступицу следует установить упорную шайбу, плоскую — наружным диаметром 61,5 и внутренним — 52 мм. Толщина ее — 1,5 — 0,06 мм. Разместившись между буртом ступицы и обоймой, она отодвинет подшипник наружу, компенсируя его меньшую ширину.

Чтобы заменить и внутренний подшипник ступицы прежней конструкции на роликовый 7606У, потребуется установить другой сальник (деталь 12-2401060-Б). Общая ширина подшипников одинакова. Но наружная обойма роликового меньше. Поэтому, чтобы сальник находился в том же положении, недостающее расстояние компенсируем еще одной специальной упорной шайбой (деталь 21Р-3103032). Как следует из многих писем, поступивших в редакцию, приобрести эту в общем-то простую деталь удается не всем. Поэтому приводим чертеж (рис. 1), чтобы желающие смогли ее сделать сами. Шайбу устанавливают плоской поверхностью к сальнику. Последняя забота — вложить в выточку ступицы ленту шириной 10 мм и толщиной 0,25, поскольку новый сальник на полмиллиметра меньше. Если есть возможность заменить ступицы на новые (деталь 21Р-3103015), тогда хлопоты отпадают.

Подвеска современного автомобиля не мыслится без амортизаторов. От их работы зависит многое. Известно, например, что так называемый «пятнистый» износ, быстро выводящий шины из строя, в основном получается из-за плохой работы амортизаторов. Прежние, рычажные теперь уже начинают выходить из строя. Приобрести новые, той же конструкции, дело сложное. Вот почему многие владельцы «волг» первых выпусков хотят перевести свои машины на телескопические амортизаторы. Купить их проще, они технологичнее в ремонте, надежнее. Однако для перехода на них необходимо установить в передней подвеске новую поперечину № 2 (деталь 21-2904112). в

которой предусмотрены специальные кронштейны крепления осей (21К-2904112) верхних рычагов подвески (они теперь понадобятся взамен рычагов амортизаторов). На каждую ось навинчиваются две резьбовые втулки (20-2904084) с защитными кольцами (21-2904127). Далее — сами рычаги (21-2904103-Б) с опорой буфера (21-2904130) и буфером (12-2902654-А) хода отдачи. Не мешает позаботиться и о двух пресс-масленках (угловых) для каждой оси верхних рычагов (прибавляются еще четыре точки смазки). Буфера хода сжатия (20-2905084) можно оставить прежними.

Справедливости ради следует отметить, что по прямому назначению — гашение колебаний — рычажные амортизаторы работают никак не хуже телескопических. Многие владельцы машин (к их числу относится и автор) потому и не спешат их заменять.

Примерно раз в год полезно промывать их бензином или керосином, чтобы удалить накапливающиеся внутри металлические частицы. Выливать жидкость можно через каналы рабочих клапанов, отвернув пробки. При этом лучше снять колесо и, подложив что-либо под нижние рычаги, раскачивать подвеску, выдавливая жидкость из амортизатора.

Одно предупреждение: прокладки под пробками повреждаются — они сделаны из алюминия толщиной 0,8 мм, но не следует заменять их свинцовыми. Свинец выдавливается и легко сминается. Уменьшение толщины прокладок меняет усилие пружин — амортизаторы начинают работать более жестко. Новые прокладки лучше изготовить из алюминия, меди или фибры. На рис. 2 приведены их размеры. И еще одно замечание: более толстые прокладки сделают амортизатор «мягким».

Рычажные амортизаторы горьковских моделей машин унифицированы. Если «попадаются» амортизаторы передние от ГАЗ—12 или «Победы», их можно использовать и на ГАЗ—21, заменив рычаги и клапаны.

Рычаги разрезают ножовкой и спрессовывают. Затем, после установки, заваривают на том же месте. Можно их соединить и другим способом. Он изложен в журнале «За рулем» (1969, № 3, стр. 12), где приведены чертеж и фото специального съемника для рычагов и рассказано, как улучшить работу сальников.

Все клапаны амортизаторов маркированы. На клапане хода сжатия ГАЗ—21 буква «К» с числовым индексом (они одинаковы у большинства); на клапане хода отдачи — «А» с числовым индексом. При использовании других амортизаторов этот клапан надо переставлять, так как на ходе отдачи роль амортизатора очень велика и необходимо обеспечить надлежащую жесткость.

Полезную модернизацию можно внести, сделав разборным узел «рычаг заднего амортизатора — стойка». Полезно потому, что заменить износившиеся резиновые втулки невозможно, а думать о новой стойке теперь уже не приходится.

Можно, как это описано в журнале «За рулем» (1968, № 9, стр. 15), установить две сменные конические резиновые втулки. Кстати, такая переделка одобрена конструкторами ГАЗа.

Заменить рычажные амортизаторы телескопическими в задней подвеске ГАЗ—21 сложнее — необходимо изготовить и смонтировать на днище кузова новые кронштейны. Их конструкцию и расположение надо скопировать с машин поздних выпусков. На заводе кронштейны (21-2915534-А — правый и 21-2915535-А — левый) приклепывают в специально предусмотренных местах. А при кустарном исполнении необходимо установить и усилители панели пола (накладки). Это можно сделать по рекомендации, приведенной на сорок третьем заседании «Клуба» («За рулем», 1967, № 7).

С нижними креплениями амортизаторов проще: можно приобрести подкладки задней рессоры в сборе с пальцами (правая деталь 21-2912410, левая — 21-2912411). Еще нужны четыре резиновые конические втулки (13-2915432) и соответственно гайки и шайбы.

Подкладки, установленные на машинах с рычажными амортизаторами, вместо пальца имеют «ухо» с отверстием для крепления стойки (12-2912412-В и 12-2912413-В). Их можно переделать, если выточить пальцы и приварить их, копируя конструкцию новых. С такой переделкой старые подкладки на моей машине ГАЗ—21 служат более 12 лет.

Теперь об упругом элементе передней подвески. После длительной службы он теряет жесткость, пружины проседают, подвеска почти не работает, у машины исчезает «осанка».

Радикальное решение одно — замена пружин. При этом возникает проблема: номера детали на ней не обнаружишь, а определить точно принадлежность трудно. К примеру, пружины моделей «21» и «20». Внешне они очень похожи, изготовлены из одинакового прутка (диаметром 16,3 мм) и равны по диаметру навивки. Разница только в длине. В свободном состоянии новая пружина «Волги» ГАЗ—21 имеет высоту 323 мм, «Победы» — 311. Жесткость у пружин обеих моделей — 72 кг/см. На концах витков нанесены насечки-риски. Это разбивка по степени жесткости в пределах допуска. Три насечки — наибольшая жесткость.

Пружины от модели «24» имеют меньшую жесткость (53 кг/см) и высоту (250 мм) и навиты из прутка диаметром 15 мм. Для установки на ГАЗ—21 они не годятся совершенно. Говорим об этом потому, что многие читатели задают вопрос о взаимозаменяемости пружин. Кстати, при замене пружин удобнее после установки на домкраты отвинчивать ось нижних рычагов (четыре болта), а не разбирать узлы «стойки—рычаги».

Следует сказать и о резиновых втулках рессор. Они не должны проворачиваться ни в ушках, ни на пальцах. Тогда не будет и скрипа. Длина двух втулок больше ширины ушка, и при правильной затяжке их непроворачивание обеспечено.

Временно устранить появившийся скрип можно, применив в качестве смазки тормозную жидкость, однако это сигнал, что нарушено нормальное состояние узла. Проворачивание может произойти из-за слабой затяжки втулок (и значит, им грозит износ), а также при накоплении остаточной деформации резины. Натяг во втулках можно увеличить, установив между их торцами шайбы толщиной 2—3 мм. Проще всего для этого отрезать колечко от старой втулки.

Чтобы втулки лучше «схватились» с поверхностями ушков пальцев, перед установкой их полезно подержать 2—3 минуты в бензине. Величину закручивания, происходящего при колебаниях подвески, желательно равномерно распределить в обе стороны. Окончательную затяжку провести в среднем положении, когда задняя часть автомобиля не нагружена.

А сами рессоры? Как быть, когда они просели? Поможет ли рихтовка? Как показывает опыт, уставшие листы не могут служить по-прежнему. И рихтовка лишь на время вернет рессоре величину ее прогиба. Геометрия рессор ГАЗ—21 приведена в журнале «За рулем» (1973, № 3, стр. 39). Этими данными и следует руководствоваться при рихтовке.

Как временную, но более действенную меру можно предложить усилить рессору листом из другой. Длины центрового болта и стремянок допускают это. Такое решение основано на том, что с небольшим приближением жесткость такой усиленной старой рессоры можно считать близкой по величине к жесткости новой, годной.



Рис. 1. Упорная шайба сальника ступицы переднего колеса.

Рис. 2. Прокладки: а — пробки рабочего клапана амортизатора; б — пробки наливного отверстия.

Ремни безопасности на «жигулях»

Вопрос, нужно ли их ставить, не обсуждается: с января 1976 года наличие ремней и пользование ими на автомобилях, имеющих заводские точки крепления, станет обязательным. А это значит, что на всех моделях ВАЗа они к этому времени должны быть надежно и правильно закреплены. Между тем выяснилось, что владельцы машин столкнулись с неожиданными трудностями, когда начали искать точки крепления ремней, — нащупать заглушки через обивку и коврики невозможно, снять их непросто. Как же быть?

На этот вопрос редакция попросила ответить инженера Управления главного конструктора ВАЗа Ю. М. ПОЛЕВА.

В автомобилях Волжского автозавода с начала их производства предусмотрены специальные места креплений для установки стандартных трехточечных ремней безопасности. Но из всех этих мест с вваренными усилениями и гайками «явные» лишь те, которые расположены на средней стойке. А где остальные? Под ковриками и обивкой. Сейчас мы найдем точные их координаты.

Сначала — передние сиденья (на них ремни должны быть установлены обязательно). Как мы только что сказали, верхние точки крепления диагонально-поясных ремней находятся на стойках. Собственно, на каждой по две таких точки — для того, чтобы можно было закрепить ремень выше или ниже, в зависимости от роста водителя и пассажира. Две нижние размещены: одна на полу, возле порога, другая — на туннеле пола (рис. 1) и закрыты резиновыми заглушками, поверх которых обивка и коврики.

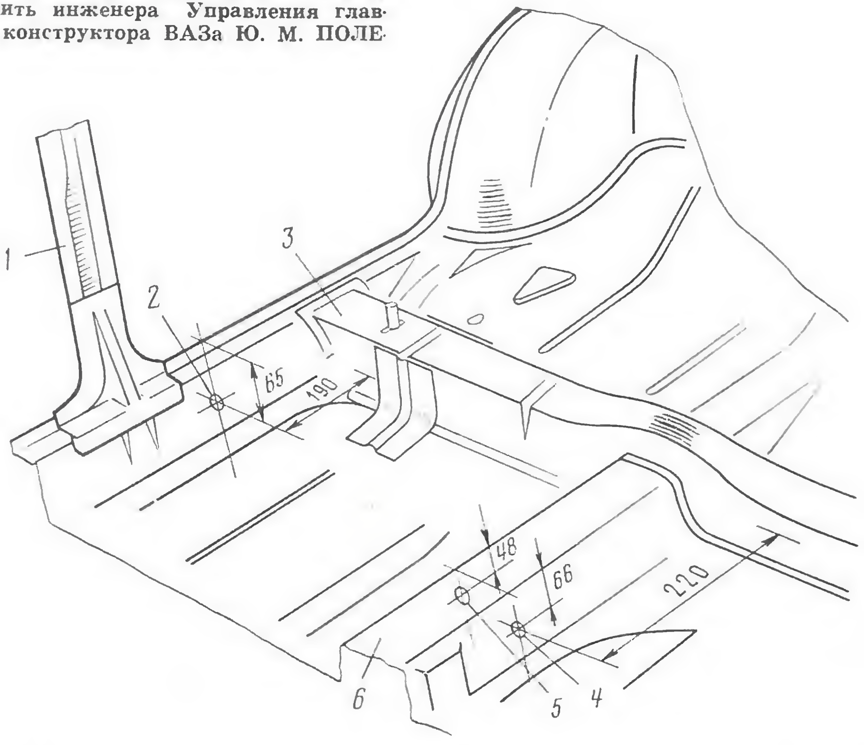


Рис. 1. Схема точек крепления передних ремней: 1 — стойка; 2 — точка крепления на пороге; 3 — поперечина под задним сиденьем; 4 — левая точка крепления на туннеле; 5 — правая точка крепления на туннеле; 6 — туннель пола. Размеры приведены без учета толщины обивки.

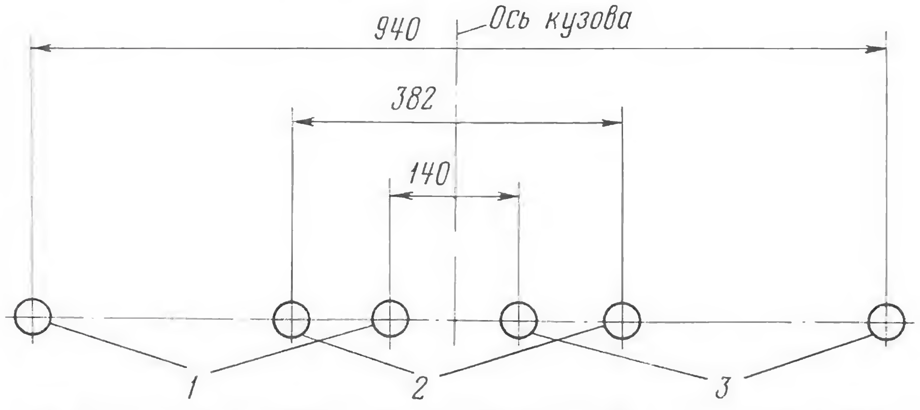


Рис. 2. Схема нижних точек крепления задних ремней: 1 — для левого пассажира; 2 — для среднего пассажира; 3 — для правого пассажира.

Следует помнить, что точки крепления ремней на туннеле расположены несимметрично — левая (водительское сиденье) на 18 мм ниже правой. За основу отсчета возьмем лонжерон кузова, на который опирается заднее сиденье. Распишем установку переднего ремня пооперационно. Выберем по высоте одну из пластмассовых заглушек на стойке, подденем ее отверткой и вытащим. Разметим по схеме (см. рис. 1) места, где предположительно должны быть две остальные точки креплений. При этом учтите, что размеры на рис. 1 приведены без учета толщины обивки. У ВАЗ—2101 и «2102» на порогах она может колебаться в пределах от 2 до 6 мм, на туннеле — от 15 до 20 мм. Для модели «2103» эти цифры увеличиваются еще на 3—5 мм. Когда зона намечена, острым тонким шилом или длинной иглой прокалываем коврик и заглушку. Освобождаем от креплений и отгибаем вперед задний коврик, а затем аккуратно вырезаем в намеченных точках отверстия. В резиновых ковриках диаметром 16 мм, а в ворсистом на ВАЗ—2103 — 20 мм. Причем края отверстий в синтетическом материале на модели «2103» надо оплавить разогретым металлическим прутом, чтобы не распускалась ткань. После этого срезаем шляпки заглушек и вытаскиваем стержни. Теперь проверяем болтами резьбовые отверстия. Если резьба в каком-либо из них частично перекрыта кромкой металла кузова, подрезаем эту кромку.

Наконец, кладем коврики на место, закрепляем их. Все готово — можно монтировать согласно инструкции сами ремни безопасности.

В заключение поговорим о том, как поставить ремни для сидящих сзади. Сначала снимем подушку заднего сиденья, приподняв ее с установочных шипов и сдвинув вперед. Затем нужно снять спинку, отогнув крючки на арках колес и приподняв ее вверх. Следующий этап — отгибаем нижний край обивки перегородки и задний край обивки пола, а потом делаем вырезы по кронштейнам ремней (схема крепежных точек показана на рис. 2), — как видите, на заднем сиденье предусмотрены три ремня, для всех трех пассажиров.

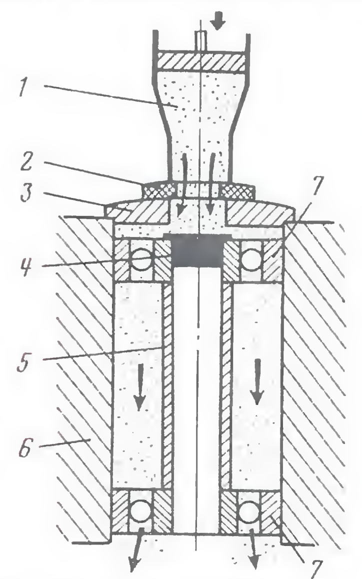
После этого удаляем резиновые заглушки. Если у вас ВАЗ—2101 или ВАЗ—2103, нужно снять или приподнять обивку полки «задка», отогнув язычки по ее передней кромке, прорезать войлочную прокладку и пленку по отверстиям в панели. На модели «2102» удалите соответствующие заглушки на боковине.

С 1975 года в войлочных прокладках вырезы делаются уже на заводе, и снимать обивку полки не требуется. Нужно лишь аккуратно вырезать отверстие в пленке. Место выреза хорошо прощупывается рукой. Так же, как при установке передних ремней, проверяем резьбу болтами и, если нужно, подгоняем отверстия. Затем ставим на место обивку полки, не закрепляя ее, и монтируем по инструкции ремни. Последняя операция — закрепляем обивку, возвращаем на места спинку и подушку заднего сиденья.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

СМАЗЫВАЕМ ПОДШИПНИКИ

На **мотоциклах ИЖ, ЯВА** и других для замены смазки в подшипниках колес приходится выпрессовывать их из ступицы. Это дело непростое, и есть опасность повредить посадочное место подшипников. Я смазываю подшипники ИЖа без их демонтажа следующим образом. Снимаю колесо и декоративную крышку со ступицы. Закрываю отверстие в подшипнике подходящей пробкой (как показано на рисунке), навинчиваю на 1,5—2 оборота гайку **3** на ступицу и кладу сверху резиновую прокладку **2** с отверстием диаметром 15 мм. Прижимаю шприц **1** к прокладке и нагнетаю из него смазку. Ей некуда идти, кроме как через верхний и нижний подшипники. Когда из второго пойдет свежая смазка, операция закончена. Этим способом я пользуюсь несколько лет и очень доволен.



Замена смазки в подшипниках: 1 — шприц; 2 — прокладка; 3 — гайка; 4 — пробка; 5 — распорная втулка; 6 — ступица; 7 — подшипники.

В. ЗАЙЦЕВ

162140, Вологодская область, Харовский район, ст. Пундуга, дер. Гора

КОВРИКИ, КАК НОВЫЕ

Резиновые коврики, закрывающие пол в салоне автомобилей **ВАЗ—2101, 2102, 21011**, со временем теряют нарядный вид из-за въедающейся в них пыли. Удалять ее при помощи стирального порошка и большого количества воды в машине не будешь, а снять коврики без разрушения резиновых держателей («гвоздей») не удается.

Между тем придать коврикам почти новый, свежий вид можно при помощи анилинового красителя черного цвета, предназначенного для домашнего крашения хлопчатобумажных или шерстяных тканей. Продается он в магазинах хозтоваров и стоит около 20 копеек.

Делают это так. Разводят одну таблетку в 0,5 л тёплой воды, очищают коврик насколько возможно от грязи, а затем, надев резиновые перчатки, тряпкой, смоченной в красителе, протирают его. После высыхания он не красится и не издает запаха. Уже два года я пользуюсь этим средством и очень доволен.

М. СЕМЕНЧА

г. Полтава-30, ул. Коняна, 14

ОЧЕНЬ ПРОСТАЯ «АВТОМАТИКА»

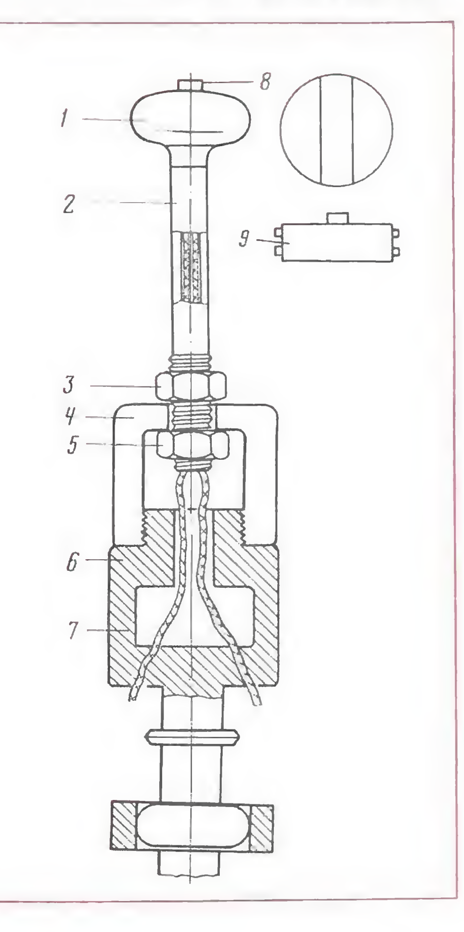
Мое предложение адресовано инвалидам — владельцам «запорожцев» **ЗАЗ—966ВБ с ручным управлением.** На этой модели установлено электромагнитное сцепление, которое выключается автоматически при перемещении рычага переключения передач. Узел управления сцеплением сложен и довольно капризен. Микропереключатель, который передает команду сцеплению, бывает, смещается, и полного «выжима» не происходит. В результате — скрежет, рывки, затруднения при переключении скоростей.

Я на своем ЗАЗ—966ВБ применил собственную конструкцию. Рычаг заменил трубкой **2** (см. рисунок) из стали с рукояткой **1**. В рукоятке выпилил паз и вставил в него микропереключатель **9** кнопкой **8** вверх. Провода от него пропустил через трубку и вывел к нижнему рычагу, подсоединив их так, как было раньше. Трубка **2** двумя гайками **3** и **5** зафиксирована во втулке **4**, которая наворачивается на резьбу нижнего рычага. Втулка, микропереключатель и рукоятка взяты от заводского рычага.

Теперь при переключении передач я нажимаю большим пальцем на выступающую из рукоятки кнопку микропереключателя, который передает команду сцеплению.

Ф. ХАЙБУЛЛИН

450024, г. Уфа, Таллинская, 14, кв. 18



Переделка «автоматики» выключения электромагнитного сцепления: 1 — рукоятка; 2 — трубка; 3 и 5 — гайка; 4 — втулка; 6 — нижний рычаг; 7 — провода; 8 — кнопка микропереключателя; 9 — микропереключатель.

Совет Ф. Хайбуллина показался нам очень полезным и легковыполнимым. Может быть, на такое упрощение следует обратить внимание и заводу «Коммунар»?

КОЖУХ ДЛЯ ПРУЖИНЫ

У ковровских и минских мотоциклов иногда ломается пружина вала переключения передач. Само по себе это не вызывает больших неприятностей, но вот если куски пружины попадут между зубьями шестерен коробки, — неизбежна и их поломка. Чтобы исключить такие последствия, я закрыл пружину самодельным кожухом, задерживающим ее обломки. Он состоит из двух деталей, изображенных на рис. 1 и 2.

Первую вырезал из стального листа толщиной 0,5—1 мм. Для изготовления второй использовал заводскую крышку **1**, к которой приварил пластину **2**, вырезанную из стального листа толщиной 0,5—1 мм.

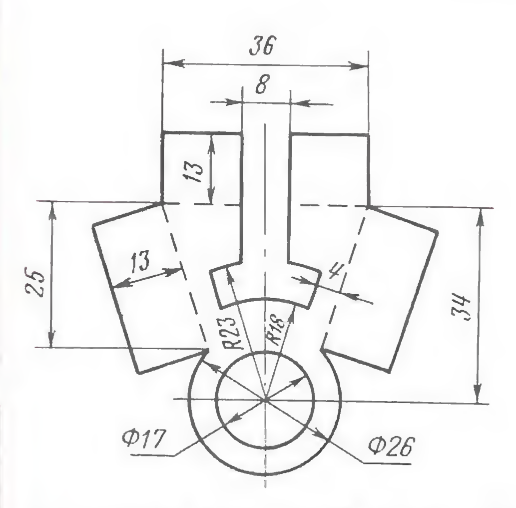
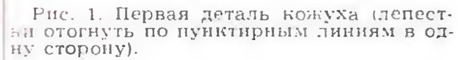


Рис. 1. Первая деталь кожуха (лепестки отогнуть по пунктирным линиям в одну сторону).

Рис. 2. Вторая деталь: 1 — крышка; 2 — пластина.



Устанавливаем кожух так: на вал переключения надеваем первую деталь, затем пружину, потом вторую деталь (крышку ее запираем имеющимся стопорным кольцом).

Г. ЛАХМИЦКИЙ

224017, г. Брест, ул. Васнецова, 41, кв. 1

Газораспределение двухтактных

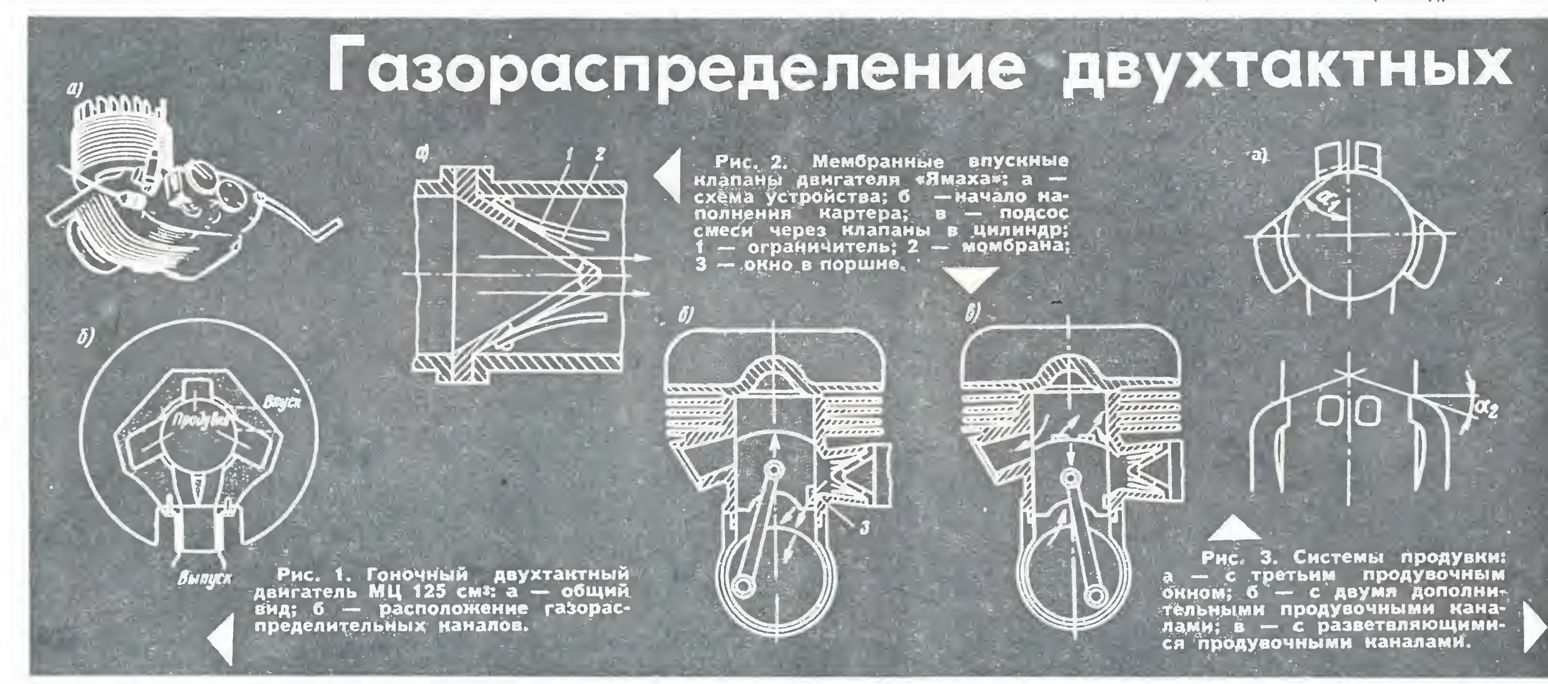


Рис. 1. Гоночный двухтактный двигатель МЦ 125 см³: а — общий вид; б — расположение газораспределительных каналов.

Рис. 2. Мембранные впускные клапаны двигателя «Ямаха»: а — схема устройства; б — начало наполнения картера; в — подсос смеси через клапаны в цилиндр; 1 — ограничитель; 2 — мембрана; 3 — окно в поршне.

Рис. 3. Системы продувки: а — с третьим продувочным окном; б — с двумя дополнительными продувочными каналами; в — с разветвляющимися продувочными каналами.

Тем, кто связан с гоночной автомобильной или мотоциклетной техникой или просто интересуется конструкцией спортивных машин, хорошо знакомо имя инженера Вильгельма Вильгельмовича Бекмана — автора книг «Гоночные автомобили» и «Гоночные мотоциклы». Не раз он выступал и на страницах «За рулем».

Недавно вышло в свет третье издание книги «Гоночные мотоциклы»* (второе было выпущено в 1969 году), переработанное и дополненное сведениями о новых конструктивных решениях и анализом тенденции дальнейшего развития двухколесных машин. Читатель найдет в книге очерк об истории зарождения мотоциклетного спорта и влиянии его на развитие мотоциклетной промышленности, получит сведения о классификации машин и соревнований, познакомится с особенностями конструкции двигателей, трансмиссии, шасси и системы зажигания гоночных мотоциклов, узнает о путях их совершенствования.

Многое из того, что применяется впервые на спортивных машинах, затем внедряется на серийных дорожных мотоциклах. Поэтому знакомство с ними позволяет как бы заглянуть в будущее и представить себе мотоцикл завтрашнего дня.

Подавляющее количество строящихся ныне в мире мотоциклетных двигателей работает по двухтактному циклу, поэтому к ним мотолюбители проявляют наибольший интерес. Предлагаем вниманию читателей отрывок из книги В. В. Бекмана, посвященный одному из важнейших вопросов развития двухтактных двигателей. Мы сделали только незначительные сокращения, изменили нумерацию рисунков и привели некоторые наименования в соответствие с употребляемыми в журнале.

---

* Бекман В. В. Гоночные мотоциклы. Ленинград, «Машиностроение», 1975, 288 стр., 25 000 экз.

В настоящее время двухтактные гоночные двигатели превосходят по мощности своих четырехтактных соперников в классах от 50 до 250 см³; в классах большего рабочего объема четырехтактные двигатели пока сохраняют конкурентоспособность, так как высокая форсировка двухтактных двигателей этих классов труднее, причем более заметным становится известный недостаток двухтактного процесса — повышенный расход топлива, требующий увеличения объема топливных баков и более частых остановок для заправки.

Прототипом большинства современных двухтактных двигателей гоночного типа является конструкция, разработанная фирмой МЦ (ГДР). Работы по усовершенствованию двухтактных двигателей, выполненные этой фирмой, обеспечили гоночным мотоциклам МЦ классов 125 и 250 см³ высокие динамические качества, и их конструкция в той или иной степени была скопирована многими фирмами в других странах мира.

Гоночные двигатели МЦ (рис. 1) имеют простую конструкцию и похожи как по устройству, так и по внешнему виду на обычные двухтактные двигатели.

За 13 лет мощность гоночного двигателя МЦ 125 см³ выросла с 8 до 30 л. с.; уже в 1962 году была достигнута литровая мощность 200 л. с./л. Одним из существенных элементов двигателя является дисковый вращающийся золотник, предложенный Д. Циммерманом. Он позволяет получить несимметричные фазы впуска и выгодную форму впускного тракта; благодаря этому возрастает коэффициент наполнения картера. Дисковый золотник изготовляют из тонкой (около 0,5 мм) листовой пружинной стали. Оптимальная толщина диска найдена опытным путем. Дисковый золотник работает как мебранный клапан, прижимаясь к отверстию впускного канала, когда в картере происходит сжатие горючей смеси. При увеличенной или уменьшенной толщине золотника наблюдается ускоренный износ диска. Слишком тонкий диск прогибается в сторону впускного канала, что влечет за собой увеличение силы трения между диском и крышкой картера; увеличенная толщина диска также ведет к увеличенным потерям на трение. В результате доводки конструкции срок службы дискового золотника был увеличен с 3 до 2000 часов.

Дисковый золотник не вносит особого усложнения в устройство двигателя. Золотник устанавливается на валу посредством скользящего шпоночного или шлицевого соединения, чтобы диск мог занимать свободное положение и не защемляться в узком пространстве между стенкой картера и крышкой.

По сравнению с классической системой управления впускным окном нижней кромкой поршня золотник дает возможность раньше открыть впускное окно и долго держать его открытым, что способствует повышению мощности как на высоких, так и на средних частотах вращения. При обычном устройстве газораспределения раннее открытие впускного окна неизбежно связано с большим запаздыванием его закрытия; это полезно для получения максимальной мощности, но связано с обратным выбросом горючей смеси на средних режимах и соответствующим ухудшением характеристики крутящего момента и пусковых качеств двигателя.

На двухцилиндровых двигателях с параллельными цилиндрами дисковые золотники устанавливают по концам коленчатого вала, что при выступающих справа и слева карбюраторах дает большие габариты по ширине двигателя, увеличивает лобовую площадь мотоцикла и ухудшает его внешнюю форму. Для устранения этого недостатка иногда применяли конструкцию в виде двух спаренных под углом одноцилиндровых двигателей с общим картером и воздушным охлаждением («Дерби», ЯВА).

В отличие от двигателя ЯВА цилиндры спаренных двигателей могут занимать вертикальное положение; при этом требуется водяное охлаждение, так как задний цилиндр заслонен передним. По такой схеме был изготовлен один из гоночных двигателей МЦ 125 см³.

Трехцилиндровый двигатель «Сузуки» (50 см³, литровая мощность около 400 л. с./л) с дисковыми золотниками по существу состоял из объединенных в одном блоке трех одноцилиндровых двигателей с самостоятельными коленчатыми валами; два цилиндра были горизонтальными, один вертикальным.

Двигатели с золотниками на впуске конструировались и в четырехцилиндровых вариантах. Типичным примером могут служить двигатели «Ямаха», изготовленные в виде двух спаренных шестеренной передачей двухцилиндровых двигателей с параллельными цилиндрами; одна пара цилиндров расположена горизонтально, вторая — под углом вверх. Двигатель 250 см³ развивал до 75 л. с., а мощность варианта 125 см³ достигала 44 л. с. при 17 800 об/мин.

По аналогичной схеме сконструирован и четырехцилиндровый двигатель ЯВА (350 см³, 48×47) с золотниками на впуске, представляющий собой два спаренных двухцилиндровых двигателя с водяным охлаждением. Он развивает мощность 72 л. с. при 1300 об/мин. Еще больше мощность четырехцилиндрового двигателя «Морбиделли» класса 350 см³ такого же типа — 85 л. с.

Ввиду того, что дисковые золотники устанавливаются по концам коленчатого вала, отбор мощности в многоцилиндровых конструкциях с такой системой впуска обычно производится через шестерню на средней шейке вала между отсеками картера. При дисковых золотниках рассматриваемого типа увеличение числа цилиндров двигателя свыше четырех нецелесообразно, так как дальнейшее спаривание двухцилиндровых двига-

телей привело бы к очень громоздкой конструкции; даже в четырехцилиндровом исполнении двигатель получается на пределе допустимых габаритов.

В последнее время на некоторых гоночных двигателях «Ямаха» применяют автоматические мембранные клапаны во впускном канале между карбюратором и цилиндром (рис. 2, а). Клапан представляет собой тонкую эластичную пластинку, отгибающуюся под действием разрежения в картере и освобождающую проход для горючей смеси. Во избежание поломки клапанов предусмотрены ограничители их хода. При средних режимах работы клапаны достаточно быстро закрываются, чтобы предупредить обратный выброс горючей смеси, что улучшает характеристику крутящего момента двигателя. Такие клапаны на основании практических наблюдений могут нормально функционировать при скоростных режимах до 10 000 об/мин. При более высоких числах оборотов их работоспособность проблематична.

двигателей

а) б) в)

Рис. 4. Схемы движения газов в цилиндре: а — с разветвляющимися каналами; б — с параллельными.

В двигателях с мембранными клапанами для улучшения наполнения целесообразно поддерживать сообщение между впускным каналом и подпоршневым пространством или продувочным каналом при положении поршня вблизи н.м.т. Для этого в стенке поршня со стороны впуска предусматривают соответствующие окна 3 (рис. 2, б). Мембранные клапаны обеспечивают дополнительный подсос горючей смеси, когда во время продувки в цилиндрах и картере образуется разрежение (рис. 2, в).

Высокую мощность развивают также двухтактные двигатели, у которых процессом впуска горючей смеси в картер управляет поршень, как у подавляющего большинства обычных двигателей массового производства. В основном это относится к двигателям рабочим объемом 250 см³ и более. Примерами могут служить мотоциклы «Ямаха» и «Харлей-Давидсон» (250 см³ — 60 л. с.; 350 см³ — 70 л. с.), а также мотоцикл «Сузуки» с двухцилиндровым двигателем класса 500 см³ мощностью 75 л. с., занявший первое место в гонке Т. Т.* 1973 года. Форсирование этих двигателей осуществляется так же, как и в случае использования дисковых золотников, тщательной конструктивной проработкой органов газораспределения и на основе изучения взаимного влияния впускного и выпускного трактов.

Двухтактные двигатели независимо от системы управления впуском имеют выпрямленную форму впускного тракта, который направлен в подпоршневое пространство, куда поступает горючая смесь; по отношению к оси цилиндра впускной тракт может быть перпендикулярным или с наклоном снизу вверх или сверху вниз. Такая форма впускного тракта благоприятна для использования эффекта резонансного наддува. Поток горючей смеси во впускном тракте непрерывно пульсирует, причем в нем возникают волны разрежения и повышенного давления. Настройка впускного тракта за счет подбора его размеров (длины и проходных сечений) позволяет обеспечить в определенном интервале чисел оборотов закрытие впускного окна в момент входа в картер волны повышенного давления, что увеличивает коэффициент наполнения и повышает мощность двигателя.

При значениях коэффициента наполнения картера, превышающих единицу, двухтактный двигатель должен был бы развивать вдвое большую мощность по сравнению с четырехтактным. В действительности этого не происходит вследствие существенных потерь свежей смеси в выхлоп и перемешивания поступившего в цилиндр заряда с остаточными газами от предыдущего рабочего цикла. Несовершенство рабочего цикла двухтактного двигателя обусловлено одновременным протеканием процессов наполнения цилиндра и его очистки от продуктов сгорания, тогда как в четырехтактном двигателе эти процессы разделены во времени.

Процессы газообмена в двухтактном двигателе отличаются большой сложностью и до сих пор плохо поддаются расчету. Поэтому форсирование двигателей ведется, главным образом, путем экспериментального подбора соотношений и размеров конструктивных элементов органов газораспределения от впускного патрубка карбюратора до концевого патрубка выхлопной трубы. Со временем был накоплен большой опыт по форсированию двухтактных двигателей, описанный в различных исследованиях.

В первых конструкциях гоночных двигателей МЦ была использована возвратно-петлевая продувка типа «Шнюрле» с двумя продувочными каналами. Значительное улучшение мощностных показателей было получено благодаря добавлению третьего продувочного канала (см рис. 1), расположенного спереди напротив выпускных окон. Для перепуска через этот канал на поршне предусмотрено специальное окно. Дополнительный продувочный канал устранил образование подушки горячих газов под дном поршня. Благодаря этому каналу удалось увеличить наполнение цилиндра, улучшить охлаждение и смазку свежей смесью игольчатого подшипника верхней головки шатуна, а также облегчить температурный режим работы дна поршня. В результате мощность двигателя повысилась на 10 процентов, а прогары поршней и поломки подшипника верхней головки шатуна были устранены.

Качество продувки зависит от степени сжатия горючей смеси в картере; на гоночных двигателях этот параметр выдерживается в пределах 1,45—1,65, что требует весьма компактной конструкции кривошипно-шатунного механизма.

Получение высоких литровых мощностей возможно за счет широких фаз распределения и большой ширины газораспределительных окон.

Ширина окон гоночных двигателей, измеренная центральным углом в поперечном сечении цилиндра, достигает 80—90 градусов, что создает тяжелые условия работы для поршневых колец. Зато при такой ширине окон в современных двигателях обходятся без склонных к перегреву перемычек. Увеличение высоты продувочных окон сдвигает максимальный крутящий момент в область более низкого числа оборотов, а увеличение высоты выпускных окон создает обратный эффект.

Система продувки с третьим дополнительным продувочным каналом (см. рис. 1) удобна для двигателей с золотником, у которых впусной канал расположен сбоку, а зона цилиндра напротив выпускного окна свободна для размещения в ней продувочного окна; последнее может иметь перемычку, как показано на рис. 3, а. Дополнительное продувочное окно способствует образованию потока горючей смеси, огибающего полость цилиндра (петлевая продувка). Весьма существенное значение для эффективности процесса газообмена имеют углы входа продувочных каналов; от них зависят форма и направление потока смеси в цилиндре. Горизонтальный угол α_1 колеблется в пределах 50—60 градусов, причем большее значение соответствует более высокому форсированию двигателя. Вертикальный угол α_2 равен 45—50 градусов, отношение сечений дополнительного и основного продувочных окон составляет около 0,4.

На двигателях без золотника карбюраторы и впускные окна, как правило, расположены на задней стороне цилиндров. В этом случае обычно применяют иную систему продувки — с двумя боковыми дополнительными продувочными каналами (рис. 3,б). Горизонтальный угол входа α_3 (см. рис. 3,а) дополнительных каналов — около 90 градусов. Вертикальный угол входа продувочных каналов колеблется для различных моделей в довольно широких пределах: на модели «Ямаха» ТД2 класса 250 см³ он составляет для главных продувочных каналов 15 градусов, а для дополнительных — 0 градусов; на модели «Ямаха» ТД2 класса 350 см³ соответственно 0 и 45 градусов.

Иногда применяется вариант этой системы продувки с разветвляющимися продувочными каналами (рис. 3,в). Дополнительные продувочные окна расположены напротив выпускного окна, и, следовательно, подобное устройство приближается к первой из рассмотренных систем, имеющей три окна. Вертикальный угол входа дополнительных продувочных каналов 45—50 градусов. Отношение сечений дополнительных и основных продувочных окон также около 0,4.

На рис. 4 показаны схемы движения газов в цилиндре во время процесса продувки. При остром угле входа дополнительных продувочных каналов поступающий из них поток свежей смеси удаляет клубок отработавших газов в середине цилиндра, не захватываемый потоком смеси из основных продувочных каналов. Возможны и другие варианты систем продувки по количеству продувочных окон.

Следует заметить, что на многих двигателях продолжительность открытия дополнительных продувочных окон на 2—3 градуса меньше, чем у основных.

На некоторых двигателях «Ямаха» дополнительные продувочные каналы были выполнены в виде желобков на внутренней поверхности цилиндра; внутренней стенкой канала является здесь стенка поршня при его положениях вблизи от н.м.т.

На процессе продувки сказывается и профиль продувочных каналов. Плавная форма без резких изгибов дает меньшие перепады давления и улучшает показатели работы двигателя, в особенности на промежуточных режимах.

Приведенные в этом разделе сведения показывают, что двухтактные двигатели выделяются простотой своего устройства.

Повышение удельной мощности двигателей этого типа в течение последнего десятилетия не сопровождалось какими-либо существенными изменениями базовой конструкции; оно явилось следствием тщательного экспериментального подбора соотношений и размеров ранее известных конструктивных элементов.

* Т.Т. — «Турист Трофи» — интернациональные мотоциклетные гонки, проводящиеся в Англии на острове Мэн (ред.).



КОРОТКО

• • •

Гоночные мотоциклы МЦ-Ре250 (ГДР) образца 1975 года с двухцилиндровыми двигателями (250 см³, 58 л. с.) впервые оснащены литыми магниевыми колесами и дисковыми тормозами.

• • •

Значительная часть всего выпуска мотоциклов ЧЗ (ЧССР) идет на экспорт. В 1975 году зарубежные заказчики получат 33 тысячи дорожных машин и 4 тысячи кроссовых.

• • •

В 1975 году на гоночных автомобилях формулы 1 «Хескет-308» (Англия) вместо традиционных пружин в подвеске колес использованы резиновые блоки, работающие на сжатие. Такая конструкция обеспечивает подвеске прогрессивную характеристику — чем больше ход колеса, тем выше ее жесткость.

• • •

Голландский автомобильный завод ДАФ, который недавно стал собственностью шведского концерна «Волво», пока выпускает машины под собственной маркой. Но уже официально объявлено, что с 1976 года все его новые модели станут называться «Волво».

• • •

Гоночный мотоцикл американской фирмы «Харлей-Давидсон», на котором итальянец В. Вилла стал чемпионом мира 1975 года в классе 250 см³, сконструирован и доведен итальянским филиалом фирмы (в прошлом — завод «Аэр-Макки»). Эта машина оснащена двухцилиндровым (246 см³, 55 л. с. при 11500 об/мин) двухтактным двигателем водяного охлаждения и весит 112 кг.

• • •

Во Франции львиная доля производства легковых автомобилей монополизирована четырьмя фирмами: «Пежо», «Рено», СИМКА, «Ситроен». Однако существует еще 19 малых фирм, занятых выпуском легковых машин, пользующихся ограниченным спросом.

• • •

Двухэтажные автобусы, которые за последние два десятилетия строили главным образом английские заводы, стали появляться в производственных программах фирм других стран. Так, предприятие МАН (ФРГ) приступило к выпуску двухэтажных машин большой вместимости для крупных городов.

• • •

Японская автомобильная фирма «Мицубиси» для легковой модели «Галант ГТО» разработала четырехцилиндровый двигатель, по уравновешенности равноценный восьмицилиндровому. Это достигнуто применением двух валов с противовесами, вращающимися вдвое быстрее коленчатого вала.

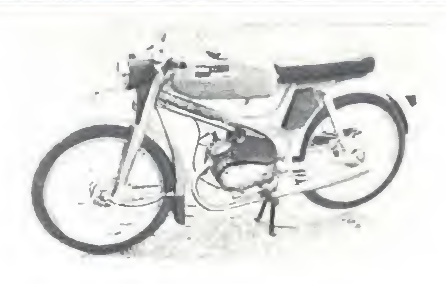
«ПРЕДОМ-РОМЕТ»

Так называется большое предприятие в г. Быдгоще (ПНР), которое выпускает велосипеды, мопеды и легкие мотоциклы. В его производственной программе — три семейства легких машин.

Первое, и самое старое представлено моделями «Комар-3» и «Комар-спорт». Обе оснащены 50-кубовыми двигателями мощностью 1,4 л. с., двухступенчатыми коробками передач, короткорычажной передней и маятниковой задней вилками без амортизаторов. «Комар-спорт» имеет двухместное сиденье и горизонтальный топливный бак на 8 литров и весит 50 кг, «Комар-3» — одноместное сиденье и 6-литровый бак, смонтированный над наклонной трубой хребтовой рамы, и весит 43 кг. Скорость обеих машин — 40 км/час. «Комары» последней модели уже не имеют вспомогательного педального привода.

Второе семейство — новое и также включает две модели «Ромет-750» и «Пегас-710». У них двигатель более совершенной конструкции мощностью 1,7 л. с., трехступенчатая коробка передач, 4-литровый топливный бак, размещенный над задним колесом, телескопическая передняя вилка и 16-дюймовые (вместо 19-дюймовых на «комарах») колеса и шины. Обе модели весят по 44 кг. Различия заключаются в том, что у машины «Ромет-750» нет вспомогательного педального привода, а у «Пегас-710» он есть.

И, наконец, последнее семейство, выпуск которого намечено развернуть в ближайшее время, — это машины «Ромет-50ТЛ» и «Ромет-50ТС1». У них более мощный (2,5 л. с.) двигатель, иной глушитель, современная форма сиденья и топливного бака, объединенных в блок.



«Комар-3».



«Ромет-750».

МАЛЫЙ «КАДИЛЛАК»

С давних пор слово «Кадиллак» ассоциировалось у большинства из нас с самыми шикарными и самыми большими автомобилями высшего класса из производимых в США. В принципе это справедливо и для большей части продукции фирмы «Кадиллак Мотор Кар» нынешнего года. Но с одним исключением. В апреле было сообщено о «малой» представительской модели «Кадиллак-севиль», которая по размерам приближается к таким машинам, как «Ягуар» или «Мерседес-Бенц».

Габариты новой пятиместной машины, построенной на более короткой базе, чем большие «кадиллаки» (2903 вместо 3302 мм), значительно уменьшены: длина — 5182 мм и ширина — 1824 мм, соответственно на 678 и на 203 мм. Высота же увеличилась на 10 мм и равна 1389 мм. Вместо громаднейшего восьмицилиндрового двигателя рабочим объемом 8190 см3 (самого большого из устанавливаемых теперь на легковые автомобили) использован 5,7-литровый, с первой американской системой электронного впрыска топлива. Интересно



отметить, что этот двигатель развивает 180 л. с. — только на 10 л. с. меньше, чем восьмицилиндровый, но при более высоких оборотах (4400 против 3600 об/мин). А крутящий момент составляет лишь 76 процентов от развиваемого двигателями полноразмерных «кадиллаков», но так как «Севиль» легче стандартного седана «Де Виль» почти на 450 кг, «малый» двигатель должен обеспечить вполне хорошие динамические качества, требуемые от машин данного класса.

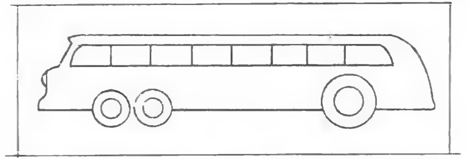
Автомобиль снабжается, как и другие «кадиллаки», автоматической трансмиссией «Турбо-Гидра Мэтик», а главная передача (ее передаточное число — 2,56) выбрана такой, чтобы сделать его достаточно экономичным.

Интересными техническими новинками являются метод крепления переднего подрамника к несущему кузову при помощи шести подушек системы «Изофлекс» и двух гидравлических демпферов, а также новая батарея «Делько Фридом», которая вообще не нуждается в добавлении электролита, два электрических бензонасоса, межлистовые прокладки из тефлона в задних рессорах, акустические материалы, подготовленные предварительной формовкой, применение крепежа, смазанного эпоксидным составом (предотвращает самоослабление), биметаллические молдинги из алюминия и нержавеющей стали.

Автомобиль оборудуется столь же комфортабельно, как и другие машины этого класса. Автоматическое регулирование уровня кузова, расположения подушек и спинок передних сидений, электрические подъемники стекол и антенны — все это характерно для представительских автомобилей. Реже, правда, встречаются теперь автоматическое кондиционирование воздуха (впервые было применено на «Кадиллаке» в шестидесятые годы, но устанавливается теперь и в Европе на таких машинах, как «Ягуар» и «Роллс-Ройс»), комбинированная система сигнализации расхода и остатка бензина в баке, контрольные лампы поворота на крыльях, дверная ручка с фонарем, сложный противоугонный прибор, срабатывающий уже в момент прикосновения к дверному замку чужим ключом, автоматическая система запирания всех дверей и багажника.

Производительность завода, выпускающего «экономичные» «кадиллаки», — 14,5 автомобиля в час. Должно быть, «Севиль» найдет рынок в разных странах мира, включая Западную Европу, где полноразмерные американские автомобили, громоздкие и неэкономичные, особенно теперь, при энергетическом кризисе, весьма непопулярны.

ТРЕХОСНЫЕ АВТОБУСЫ



В общем потоке машин на улицах и дорогах Англии встречаются внешне необычные трехосные автобусы с двумя спаренными передними управляемыми осями.

Передние колеса такого автобуса меньше задних по диаметру, и благодаря этому пол в передней части пассажирского салона заметно ниже. Пассажирам удобнее входить и выходить, так как подножка передней двери расположена низко. Только в самом конце прохода — там, где снизу размещены двигатель, трансмиссия и задний мост, — уровень пола повышается.

Дополнительная ось потребовалась потому, что нагрузка на одну (с уменьшенными колесами) оказалась бы чрезмерно большой. Рулевое управление поворачивает все четыре передних колеса, что существенно облегчает выполнение маневра.

Шасси для таких автобусов выпускают заводы «Форд» и «Бедфорд», а кузова, по установившейся в Англии традиции,— специализированные фирмы. Так, «Метрополитэн-Кэмел-Уойман» поставляет 11-метровые кузова для трехосных шасси обоих заводов, а фирма «Дапл» — специализированный 52-местный кузов «Вайсрэй» для междугородного сообщения.

СЕМНАДЦАТЬ МОДЕЛЕЙ «ФОЛЬКСВАГЕНА»

Западногерманский концерн «Фольксваген» занимает четвертое место в мире по выпуску легковых автомобилей. Стремясь завлечь как можно больше потребителей, он разработал на 1975 год производственную программу, включающую 17 основных моделей, которые при использовании различных типов кузовов образуют в общей сложности 30 модификаций.

В этой гамме моделей четко выделяются два поколения конструкции. Старое (силовой агрегат сзади, воздушное охлаждение), которое с каждым годом теряет популярность, но сохраняется, поскольку дешево в производстве. Новое (ведущие колеса — передние, водяное охлаждение двигателя), постепенно завоевывающее признание. Из новой производственной программы исключены устаревшие модели «Карманн-Гиа» (выпускалась с 1955 года) и «1600» (с 1961 года). Помимо легковых машин завод строит микроавтобусы и легкие грузовики.

В таблице приведены краткие данные легковых «фольксвагенов» 1975 года.

Модель	Рабочий объем, см³	Мощность, л. с.	Ведущие колеса	Длина, мм	Вес, кг	Скорость, км/час	Тип кузова
«1200»	1192	34	З	4070	760	115	2С
«1303»	1285	44	З	4110	890	125	2С
«1303А»	1192	34	З	4110	890	115	2С
«1303С»	1584	50	З	4110	940	130	2С, 2Ф
«181»	1584	48	З	3780	900	115	4Ф
«Гольф 1100»	1093	50	П	3700	750	140	3С, 5С
«Гольф 1500»	1471	70	П	3700	780	160	3С, 5С
«Сирокко 1100»	1093	50	П	3850	750	144	3К
«Сирокко С1500»	1471	70	П	3850	775	164	3К
«Сирокко ТС1500»	1471	85	П	3850	775	175	3К
«Пассат 1300»	1297	60	П	4180	885	148	2С, 4С, 5У
«Пассат С1500»	1471	75	П	4180	885	160	2С, 4С, 5У
«Пассат ТС1500»	1471	85	П	4220	885	170	2С, 4С, 5У
«К70»	1605	75	П	4470	1100	148	4С
«К70С»	1605	100	П	4470	1100	162	4С
«412»	1795	75	З	4520	1080	150	2С, 4С, 5У
«412С»	1795	85	З	4520	1080	158	2С, 4С, 5У

Условные обозначения: ведущие колеса: З — задние; П — передние; тип кузова: К — купе, С — седан, У — универсал, Ф — фаэтон; цифра показывает число дверей.

«Фольксвагены» модели 1975 года (слева направо): первый ряд — фаэтон «1303С», седан «1303»; второй ряд — седан «1200», трехдверный седан «Гольф 1100», пятидверный седан «Гольф 1500», седан «1303А»; третий ряд — двухдверный седан «Пассат 1300», четырехдверный седан «Пассат С1500», универсал «Пассат С1500», трехдверное купе «Сирокко С1500», седан «К70»; четвертый ряд — фаэтон «181», грузовик «Транспортер», фургон «Лиферваген», микроавтобус «Минибус».

«За рулем» в

Тематический указатель материалов, опубликованных в двенадцати номерах журнала*

НАВСТРЕЧУ XXV СЪЕЗДУ КПСС

8 — 2-я стр. обл., 1, 6, 8; 9 — 2-я стр. обл., 1; 10 — 2-я стр. обл., 1, 8; 11 — 1-я стр. обл., 2-я стр. обл., 1, 2, 6; 12 — 1-я стр. обл., 2-я стр. обл., 1, 4, 9, 10.

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

1 — 7; 2 — 9, 10; 3 — 2, 10; 4 — 13, 22; 5 — 21, 22, 4-я стр. обл.; 6 — 2-я стр. обл., 1, 2, 4; 7 — 1-я стр. обл., 4, 7, 8; 8 — 2-я стр. обл., 1, 8, 22; 9 — 2-я стр. обл., 1, 10; 10 — 2-я стр. обл., 1, 8, 10; 11 — 1-я стр. обл., 2-я стр. обл., 1, 6; 12 — 1-я стр. обл., 2-я стр. обл., 1, 4, 9, 10.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

1 — 14; 2 — 8; 3 — 2, 8; 4 — 10; 5 — 21; 6 — 5; 7 — 4; 8 — 2-я стр. обл., 1, 2, 6, 8; 9 — 2-я стр. обл., 1, 6; 12 — 4, 6.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ

Общие вопросы: 1 — 9, 14; 11 — 2; 12—6.

К пленуму ЦК ДОСААФ СССР: 7 — 5; 8 — 2; 9 — 6; 10 — 2,4; 11 — 2.

Автошколы и СТК: 1 — 14, 15; 3 — 8, 20, 1-я стр. вкл.; 4 — 2, 10; 5 — 4-я стр. вкл., 21; 6 — 5; 7 — 5, 20, 1-я стр. вкл.; 9 — 20, 1-я стр. вкл.; 11 — 2; 12 — 8.

Первичные организации: 1 — 14; 6 — 34; 8 — 2; 9 — 6; 10 — 2,4; 11 — 2.

Военно-патриотическое воспитание: 1 — 14; 4 — 2; 8 — 2; 9 — 6; 11 — 2; 12 — 8.

Совершенствование материально-технической базы: 1 — 15; 3 — 20, 1-я стр. вкл.; 4 — 2; 5 — 4-я стр. вкл., 21; 7 — 20, 1-я стр. вкл.; 8 — 2; 9 — 20, 1-я стр. вкл.; 10 — 4-я стр. обл.; 11 — 2-я стр. обл., 1, 2; 12 — 2-я стр. обл., 1, 8.

Передовые люди ДОСААФ: 4 — 29; 6 — 5; 10 — 2; 12 — 8.

Воспитанники ДОСААФ в армии: 2 — 2; 7 — 6.

СОВЕТСКИЕ ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ

2 — 1-я стр. обл., 2-я стр. обл., 1, 2, 3, 6; 3 — 2-я стр. обл., 1, 4; 4 — 2-я стр. обл., 1, 4; 5 — 2-я стр. обл., 1, 2, 4, 5, 6, 7; 7 — 6; 8 — 4.

ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКАЯ ТЕМА (К 30-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ)

По адресам героев-водителей (экспедиция журнала «За рулем»): 1 — 2, 3, 4; 2 — 4; 3 — 4; 4 — 4; 5 — 10; 6 — 8; 7 — 2, 4.

Оборонное Общество в годы Великой Отечественной войны: 1 — 6; 2 — 5; 3 — 9; 4 — 7; 5 — 4.

Великая Отечественная (страницы фотолетописи): 2 — 2-я стр. обл., 1; 3 — 2-я стр. обл., 1; 4 — 2-я стр. обл., 1; 5 — 2-я стр. обл., 1, 5, 6, 7.

Другие материалы: 3 — 6, 8; 4 — 7, 8, 9; 5 — 2, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 2 — 3-я стр. вкл., 3-я стр. обл.; 7 — 10; 8 — 3, 4; 9 — 4, 19; 12 — 2.

ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

2 — 12; 8 — 32; 11 — 12.

ТЕХНИКА И НАУКА

Научно-технический прогресс в промышленности: 1 — 8; 2 — 10; 3 — 2, 10; 8 — 8; 9 — 10; 11 — 6; 12 — 4.

Вести с заводов, строек, из КБ и институтов: 1 — 8; 2 — 9; 3 — 2, 7; 4 — 13; 5 — 21, 23; 6 — 4, 7; 7 — 7, 8; 8 — 2-я стр. обл., 1, 22; 9 — 2-я стр. обл., 1, 19; 10 — 2-я стр. обл., 7, 8, 9; 11 — 6, 9, 4-я стр. вкл., 21; 12 — 4, 9.

Поиски, идеи, разработки: 11 — 4-я стр. вкл., 21; 12 — 34.

Популярные статьи: 4 — 34; 6 — 12; 8 — 30, 34; 9 — 36; 11 — 16, 4-я стр. вкл., 21.

Новые конструкции советских автомобилей: БелАЗ — 7420-9520 1 — 11; ЗАЗ—968А, ЗАЗ—968АБ, ЗАЗ—968АБ2 6—10; КрАЗ—251 6 — 11; ГАЗ—52-04 8 — 8; ЛуАЗ—969А 10 — 12; БелАЗ—7510 и БелАЗ—7525 11 — 10; ЛиАЗ—5930 11 — 11; ВАЗ—2106 12 —10.

Серия «Из коллекции «За рулем» (4-я стр. обл.): 1 — ЛАЗ—699Н; 2 — ЛиАЗ—677; 3 — ЛАЗ—965Н; 4 — ЛАЗ—697М «Турист»; 6 — ПАЗ—672; 7 — ПАЗ—3201; 8 — КАвЗ—685; 9 — РАФ—977ДМ «Латвия»; 11 — УАЗ—452В; 12 — ЗИУ—9Б.

Новые конструкции советских мотоциклов: «Верховина—5» 6 — 11; МВ—18М 11 — 11.

Новые конструкции агрегатов, систем, приборов: генератор Г424 1 — 38; модернизация «москвичей» 3 — 14; модернизация ГАЗ—53А 4 — 24; модернизация ГАЗ—24 8 — 12; двигатель «ИЖ—Планета-спорт» 9 — 4-я стр. вкл., 21.

Выставки: 1 — 9, 10; 2 — 10; 3 — 10.

Эксплуатация легковых автомобилей:

всех моделей 1 — 19, 4-я стр. вкл., 21; 2 — 38; 4 — 33; 5 — 39; 6 — 21, 38; 7 — 38; 8 — 38, 39; 9 — 15, 16, 20, 38; 10 — 19, 21; 11 — 23, 39.

«Запорожец» 1 — 19; 2 — 39; 4 — 32, 33, 38; 5 — 35; 7 — 14; 8 — 38, 39; 9 — 7, 16, 38; 10 — 19; 11 — 38; 12 — 33.

«Жигули» (ВАЗ—2101, ВАЗ—2102, ВАЗ—21011) 1 — 19; 2 — 16, 38, 39; 3 — 15, 36, 37; 4 — 30, 33; 6 — 19, 38; 7 — 38; 8 — 10, 13, 38, 39; 9 — 16, 17, 38; 11 — 38; 12 — 29, 33.

«Жигули» (ВАЗ—2103) 1 — 18, 19, 2 — 3-я стр. вкл., 38, 39; 3 — 36, 37; 4 — 30, 33; 7 — 38; 8 — 10, 38, 39; 9 — 16, 38; 10 — 14; 11 — 38; 12 — 29.

«Москвич» (401, 402, 407, 403) 2 — 14, 39; 7 — 37; 8 — 23, 38; 11 — 20.

«Москвич» (408, 412) 1 — 19; 2 — 14, 39; 3 — 36, 37; 4 — 38; 5 — 35; 6 — 14, 38; 7 — 12, 38; 8 — 23; 9 — 14, 38; 10 — 19, 20; 11 — 19, 20.

«Победа» 2 — 39.

«Волга» (ГАЗ—21) 2 — 39; 3 — 16; 8 — 23; 10 — 21; 11 — 18, 19, 20, 1-я стр. вкл., 39; 12 — 30.

«Волга» (ГАЗ—24) 2 — 38.

испытания 5 — 30.

Эксплуатация мотоциклов:

всех моделей 3 — 36; 4 — 22; 5 — 36, 39; 6 — 12, 21, 28; 7 — 18, 38; 8 — 23, 39; 9 — 20, 36, 38; 10 — 20, 21; 11— 16, 23, 38.

минских 8 — 30; 12 — 33.

ковровских 5 — 39; 8 — 30; 12 — 33.

ижевских 1 — 19; 2 — 38, 39; 3 — 37; 4 — 38; 6 — 21; 7 — 38; 8 — 30, 39; 9 — 20; 11 — 39.

ирбитских и киевских 1 — 19; 4 — 38; 7 — 37; 8 — 30; 11 — 2—3-я стр. вкл.

ЯВА 3 — 18; 8 — 30, 38; 10 — 19; 12 — 33.

«Паннония» 2 — 20.

вятско-полянских мотороллеров 5 — 35; 8 — 23; 12 — 29.

мотоколясок 3 — 2—3-я стр. вкл.; 4 — 33; 9 — 38.

испытания 3 — 18.

Зарубежная техника: 1 — 36; 2 —30; 3 — 30; 4 — 36; 6 — 30; 7 — 30, 37; 8 — 34, 36; 9 — 30; 10 — 30; 11 — 36; 12 — 34, 36.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Новости из объединений и предприятий: 6 — 2-я стр. обл., 1, 7; 7 — 4; 8 — 2-я стр. обл., 1.

Труд и жизнь водителей: 1 — 7; 6 — 2-я стр. обл., 1, 2; 5 — 10; 7 — 4; 9 — 2; 10 — 6, 3-я стр. обл.; 11 — 4; 12 — 12, 13.

Конкурсы 1—34; 9—2.

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ

3 — 20, 1-я стр. вкл.; 5 — 4-я стр. вкл., 21; 6 — 5, 21; 7 — 20, 1-я стр. вкл.; 9 — 8, 9, 20, 1-я стр. вкл.; 10 — 5; 11 — 8; 12 — 28.

АВТОСЕРВИС

Общие вопросы: 1 — 12; 8 — 32; 11 — 12.

Гаражи и стоянки: 1 — 16; 5 — 38; 11— 12.

Станции обслуживания и ремонтные предприятия: 1 — 12, 4-я стр. вкл., 21; 7 — 2 — 3-я стр. вкл.; 8 — 32; 10 — 9; 11 — 12; 12 — 22.

АЗС: 1 — 9; 11— 9.

Запчасти: 8 — 32.

Торговля: 2 — 17.

Новые товары: 2 — 16; 3 — 7; 7 — 7; 10 — 16.

ДОРОГИ, ГОРОД И ТРАНСПОРТ

10—10; 11 — 9, 12; 12 — 14.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Общие вопросы: 4 — 14; 8 — 14; 11 — 12.

Правила движения, знаки, разметка: 1 — 27; 2 — 22, 23, 38; 3 — 22; 4 — 20; 6 — 24, 25; 7 — 23; 8 — 20; 10 — 27; 11 — 27; 12 — 20.

Организация движения, регулирование, технические средства: 4 — 18; 8 —18.

Деятельность ГАИ: 1 — 25; 4 — 18; 5 — 25; 8 — 14, 18; 11 — 28.

Пропаганда: 4 — 15; 5 — 26; 8 — 14.

Деятельность общественного актива: 1 — 22; 8 — 14; 9 — 26.

Конструкция и техническое состояние транспортных средств: 2 — 14; 11 —15.

Водительская этика: 2 — 24; 4 — 16; 6 — 22; 7 — 18, 26; 8 — 14; 10 — 22.

Правовые вопросы: 2—26; 3—26, 37; 5 — 24; 7 — 28; 8 — 15; 9 — 27; 10 — 9, 26; 11 — 28; 12 — 16, 29.

Советы по вождению: 2 — 24; 4 — 19, 34; 5 — 26; 7 — 18; 9 — 23; 10 — 22, 24; 12 — 14, 18.

Задачи для самопроверки: 1 — 29; 2— 29; 3 — 29; 4 — 17; 5 — 29; 6 — 26, 29; 7 — 29; 8 — 17; 9 — 29; 10 — 29; 11 — 29; 12 — 17.

Анализ дорожных происшествий: 1 — 25, 27, 28; 2 — 27, 28; 3 — 25, 28; 4 — 16; 5 — 28; 6 — 25, 28; 7 — 23, 28; 8 — 16; 9 — 28; 10 — 22, 24; 11 — 26; 12 — 16.

Безопасность детей: 5 — 26; 8 — 14; 9 — 2—3-я стр. вкл., 22, 24; 10 — 22.

Медицинские знания, здоровье водителя: 1 — 26; 2 — 38; 7 — 22; 8 — 23; 9 — 26; 10 — 28.

На дорогах всего света: 1 — 22, 23, 24; 2 — 24; 3 — 26; 4 — 19; 5 — 26; 6 — 26; 7 — 26; 9 — 24; 11 — 26; 12 — 18.

Разные вопросы: 5 — 28; 7 — 24; 11 — 24, 28.

ОБЩЕСТВА АВТО- И МОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

1 — 20; 6 — 20; 7 — 20; 8 — 7; 10 — 9.

ТУРИЗМ

Маршруты: 3 — 8; 7 — 2—3-я стр. вкл.

Снаряжение: 5 — 30; 7 — 18.

Кемпинги, мотели, турбазы: 2 — 18; 3 — 38; 7 — 11, 2—3-я стр. вкл.; 8 — 3-я стр. обл.

Походы, пробеги: 5 — 23; 7 — 10; 12 — 2.

---

* Первая цифра обозначает номер журнала, через тире — страница, через запятую — следующие страницы этого же номера, через точку с запятой — другой номер журнала и т. д.

1975 году



АВТОГОНКИ

Для определения чемпиона мира (формула 1) большое значение имели двенадцатый (Австрия) и тринадцатый (Италия) этапы. Австрийский оказался последним для известного американского гонщика, 38-летнего Марка Доногю, который на тренировке потерпел аварию и умер от полученных ран. Но это было не единственным происшествием. В ходе гонки трасса кольца «Остеррайхринг» из-за ливня превратилась... в реку — уровень воды доходил до ступиц колес. Во избежание несчастных случаев организаторы соревнований остановили гонку на 30-м круге (дистанция составляла 54 круга).

Трасса «Монца» считается самой скоростной — победитель этих гонок Регаццони прошел дистанцию со средней скоростью 218,034 км/час, а на прямых участках его машина развивала около 320 км/час.

XII этап (Австрия): 1. В. Брамбилла (Италия), «Марч-751»; 2. Д. Хант (Англия), «Хескет-308»; 3. Т. Прайс (Англия); «Шэдоу-ДН5»; 4. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М23»; 5. Р. Петерссон (Швеция), «Лотос-72Е»; 6. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т».

XIII этап (Италия): 1. К. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312Т»; 2. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Мак-Ларен-М23»; 3. Лауда; 4. К. Рейтеманн (Аргентина), «Брэбхэм-БТ44»; 5. Хант; 6. Прайс.

Сумма очков после 13 этапов: Лауда — 55,5; Фиттипальди — 39; Рейтеманн — 36,5; Хант — 30; Регаццони — 25; Паче — 24.

МОТОКРОСС

Самым интересным и напряженным из всех трех чемпионатов мира в 1975 году был, конечно, чемпионат в классе **250 см³**. Его участники, в основном гонщики фирм, выступали на машинах одиннадцати марок в том числе чехословацкой ЧЗ. На этих мотоциклах одержано 8 побед в заездах гонщиками Я. Фальта, З. Велки (ЧССР) и Е. Рыбальченко (СССР). По четыре победы — в активе у марок «Ямаха» (Япония) и «Пух» (Австрия).

Современные кроссовые машины класса 250 см³ располагают двигателями мощностью 38—42 л. с., гидропневматической подвеской, электронным зажиганием, 5—6-ступенчатыми коробками передач; вес их в среднем около 90 кг, следовательно, запас мощности на единицу веса у них близок к показателям гаревых мотоциклов. Таким образом, одна из главных задач участников чемпионата мира — как можно более полно использовать запас мощности. При прочих равных условиях именно это имело решающее значение в прошедшем чемпионате.

Из советских гонщиков лучшим оказался Евгений Рыбальченко, который занял среди 49 участников, получивших зачет, восьмое место, выиграв при этом один из заездов — в Швеции. К концу сезона после тяжелой травмы вернул себе былую форму прошлогодний чемпион мира Геннадий Моисеев, который на финском этапе выиграл один заезд и долгое время лидировал во втором.

Результаты соревнований:

X этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Е. Рыбальченко (СССР), ЧЗ; 2. А. Вайль (ФРГ), «Майко»; 3. Т. Ханссен (Швеция); «Майко»; 4. Г. Майш (ФРГ), «Майко»; 5. Д. Померой (США), «Бультако»; 6. Х. Андерссон (Швеция), «Ямаха»; 7. Г. Моисеев (СССР), КТМ; **2-й заезд:** 1. Майш: 2. Рыбальченко; 3. В. Бауэр (ФРГ), «Сузуки»; 4. Вайль; 5. Г. Эвертс (Бельгия), «Пух»; 6. М. Халм (ЧССР), ЧЗ; 7. Моисеев.

XI этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Моисеев; 2. Эвертс; 3. Хансен; 4. Бауэр; 5. Вайль; 6. Рыбальченко; **2-й заезд:** 1. Андерссон; 2. Т. Сузуки (Япония), «Ямаха»; 3. Эвертс; 4. У. Палм (Швеция), «Хускварна»; 5. З. Лернер (Австрия), КТМ; 6. Вайль... 8. Рыбальченко; 9. В. Гринбергс (СССР), ЧЗ.

XII этап (Швейцария). 1-й заезд: 1. Ханссен; 2. Вайль; 3. Андерссон; 4. Моисеев; 5. Померой; 6. П. Пиппола (Финляндия), «Майко»... 8. Рыбальченко; **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Померой; 3. Бауэр; 4. Андерссон; 5. Рыбальченко; 6. Вайль.

Итоговый результат (в зачет идут очки, набранные в 13 лучших заездах из 24): 1. Г. Эвертс (Бельгия), «Пух» — 159 очков; 2. Х. Андерссон (Швеция), «Ямаха» — 134; 3. В. Бауэр (ФРГ), «Сузуки» — 130; 4. А. Вайль (ФРГ), «Майко» — 129; 5. Г. Майш (ФРГ), «Майко» — 121; 6. З. Велки (ЧССР), ЧЗ — 108; 7. Д. Померой (США), «Бультако» — 101; 8. Е. Рыбальченко (СССР), ЧЗ — 94... 12. Г. Моисеев (СССР), КТМ — 45.

* * *

Финишировало первенство мира в классе **125 см³**, длившееся пять месяцев. Двенадцать этапов прошли в острой борьбе. Сильнейшим среди 53 кроссменов, набравших зачетные очки, оказался бельгиец Гастон Райе. Он выступал на мотоцикле «Сузуки» и выиграл 14 заездов. На последующих местах: 2. Ж. де Роовер (Бельгия), «Цюндапп» — 4 победы; 3. А. Баборовский (ЧССР), ЧЗ — 1 победа; 4. А. Ватанабе (Япония), «Сузуки» — 2 победы; 5. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 6. И. ван ден Брок (Бельгия), «Хускварна».

Советские гонщики в этом чемпионате участия не принимали.

* * *

В итальянском городе Маджоре прошел традиционный «Трофей Наций» — неофициальный командный чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³. Среди 13 сборных, каждая из которых включала четырех спортсменов, победу одержала команда Бельгии. В ее составе выступили все три чемпиона мира по мотокроссу 1975 года: Гастон Райе, Гарри Эвертс и Роже де Костер. На последующих местах команды ЧССР, США, ФРГ, СССР и Финляндии. Советских гонщиков подвели поломки в мотоциклах.

В ЧССР состоялся очередной «Мотокросс Наций» — крупнейшее командное соревнование в классе 500 см³. На родной трассе в г. Седлчаны сборная Чехословакии — А. Баборовский, З. Велки, А. Новачек, И. Хуравый — смогла одолеть команду Бельгии, которая довольствовалась вторым местом. На третьем сборная Англии и на четвертом — наша команда.

РАЛЛИ

Из 12 этапов первенства мира среди марок автомобилей соревнования «1000 озер» в Финляндии являются седьмыми по счету. Это очень сложное и трудное ралли всегда привлекает многочисленных участников, и в нем традиционно начиная с 1958 года стартуют советские спортсмены.

В этом году победу вновь одержал заводской экипаж «Тойоты» Х. Миккола — А. Ахо. Он шел на «Тойота-Королла». Машина была подготовлена в рамках технических требований группы А2. Ее четырехцилиндровый двигатель (1600 см³, четыре клапана на цилиндр, два верхних распределительных вала) развивает мощность около 170 л. с.

Советская команда выступала также на машинах группы А2. Но не на специально построенных для ралли в ограниченном количестве, а на подготовленных к соревнованиям серийных образцах ВАЗ—2103. Тем не менее, были достигнуты весьма высокие результаты. Братья Каститис и Арвидас Гирдаускасы заняли 2-е место в классе А2-1600 см³ и 18-е место в абсолютном зачете, С. Брундза и А. Звингевиц — соответственно 3-е и 19-е, а Анатолий и Галина Козырчиковы — 4-е и 31-е места (всего стартовало свыше 100 экипажей).

Хорошие результаты в личном зачете были подкреплены высокими показателями в командном. Среди национальных сборных наша команда заняла второе место, уступив лишь шведам. В клубном зачете советские раллисты также на втором месте.

СПИДВЕЙ

Югославский город Радгона стал местом проведения финала первенства мира по мотогонкам на 1000-метровой гаревой дорожке. Эти соревнования принесли, как и в прошлом году, победу гонщику из ФРГ Эгону Мюллеру. На последующих местах И. Маугер (Новая Зеландия), О. Ольсен (Дания), Б. Бриггс (Новая Зеландия), А. Бетцль (ФРГ).

В НОМЕРЕ:

На 1-й и 4-й стр. обложки — фото В. Ширшова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака
Художник С. Л. Ветров

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.10.1975 г. Подписано в печать 31.10.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60×90⅛ 2,5 бум. л. = 5 печ. л. Цена 50 коп. Зак. 3279 Г-77075

3-я типография Военииздата

Издательство ДОСААФ. Москва

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 17.

Правильные ответы — 2, 5, 7, 10, 11, 14, 17, 21, 23, 28.

I. Разрешенный максимальный вес каждого из этих грузовых автомобилей превышает тот, что указан на знаке: у ЗИЛ—130В он составляет 10,5 тонны, а у МАЗ—504 — 17,5 тонны. Так как запрещающий знак не имеет дополнительной таблички, которая ограничивала бы его действие только пересекаемой дорогой, оно распространяется на все три проезда. Поэтому двигаться за знак нельзя ни тому, ни другому водителю (пункты 26, 2.4 и 28).

II. Оба водителя находятся на второстепенной дороге. Обгоны же на перекрестках, как исключение, разрешены только тем водителям, которые движутся по главной дороге. На любых перекрестках можно обгонять лишь велосипеды и мотоциклы без коляски, а также водителя, приступившего к левому повороту (пункт 95 «а»).

III. Остановка здесь разрешена. Дорога с односторонним движением имеет с левой стороны тротуар (пункт 99 «а»), пешеходный переход остался позади, и потому 5 метров до него выдерживать не надо (пункт 99 «г»), а знак «Остановка запрещена» действует только на ту сторону дороги, на которой он установлен (пункт 29).

IV. Разворачиваться этому водителю нельзя: ведь он продолжает оставаться на дороге с односторонним движением, в начале которой и был установлен соответствующий указательный знак. Повторять его после перекрестка нет необходимости, ибо с бокового направления также установлен знак «Одностороннее движение». Если бы такая дорога заканчивалась на этом перекрестке, водитель увидел бы перед собой предупреждающий знак 1.18 («Двустороннее движение» (пункты 33, 4.9 и 24, 1.18)

V. В показанной обстановке поворот из второго ряда не противоречит Правилам. Они требуют двигаться «по возможности ближе к правому краю дороги», а при стоящих у тротуара автомобилях положение поворачивающего на рисунке водителя этому требованию соответствует (пункт 87).

VI. В грузовом прицепе или полуприцепе не могут находиться даже грузчики или лица, сопровождающие груз. На таких машинах Правила запрещают любую перевозку людей вне кабины водителя (пункт 151 «а»).

VII. На участки дорог, по которым движение с прицепами запрещено, не могут въезжать и грузовые автомобили с полуприцепами любого типа (пункт 26, 2.8).

VIII. При отсутствии знаков или разметки, регламентирующих направления движения по полосам, водитель для движения в прямом направлении может занять любую полосу (пункт 108). Однако, когда их (полос) три или больше, водители грузовых автомобилей на крайнюю левую могут выезжать лишь для поворота или разворота (пункт 79).

IX. При таком режиме предельная норма содержания CO (окиси углерода) в отработавших газах — 2 процента. Она установлена ГОСТ 16533—70 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Нормы и определение содержания окиси углерода в отработавших газах».

X. На неосвещенных участках дорог обязательно двигаться с ближним или дальним, в зависимости от скорости, светом фар (пункт 133).

ПОПРАВКА

В фотоочерке «Стройка становится заводом», помещенном на второй странице обложки и первой странице десятого номера журнала, по вине редакции допущена ошибка. На верхнем фото показан не ремонтно-инструментальный завод КамАЗа, а механосборочный завод.

Приносим извинения читателям.

Спартакиадные этюды





На финальных стартах VI летней Спартакиады народов СССР трудился большой отряд журналистов — корреспондентов газет и журналов, радио и телевидения. В их беспокойной работе многое напоминало спортивную борьбу на трассах: были успехи и неудачи, радости и огорчения.

На этой странице мы публикуем несколько снимков, сделанных на соревнованиях Спартакиады одним из старейших фотокорреспондентов Н. Добровольским из Горького (автокросс) и его молодым коллегой из Коврова В. Егоровым (мотобол, мотокросс).



Троллейбус большой вместимости выпускается заводом имени Урицкого в г. Энгельсе с 1972 года. Эта современная модель отличается трехдверным кузовом, пневматической подвеской колес, гидравлическим усилителем руля.



Число мест:	
для сидения	30
общее	91 (в часы «пик» 126)
Число дверей, их привод	3, пневматический
Вес, кг:	
в снаряженном состоянии	10 050
полный	16 490
Габарит, м:	
длина	11,9
ширина	2,5
высота	3,3
База, м	6,0
Колея, м:	
спереди	2,01
сзади	1,71

Наименьший дорожный просвет, мм	170
Максимальная скорость, км/час	68
Двигатель:	ДК—210А—3, компаундный
мощность, квт	110
расположение электродвигателя	под полом
Тип главной передачи	коническая, со спиральными зубьями, передаточное число 3, 11

Колесные передачи	планетарного типа, передаточное число 3,66
Размер шин	320—508
Тип тормозов	с пневматическим приводом
Тормоз-замедлитель	электрический
Подвеска колес:	
передняя	зависимая, пневматическая
задняя	зависимая, пневморессорная

Индекс 70321 Цена 50 коп.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

10. ЗИУ—9Б